Transport Canada Transports Canada

TP 13123B
(02/2004)

Sustainable Development Strategy 2004-2006

www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm

Canada

Sustainable Development Strategy 2004-2006

For more information, please visit Transport Canada's website at **http: www.tc.gc.ca**

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport (2004)

TP 13123 B

ISBN# 0-662-67869-9

Catalogue # T22-104/2004

Printed in Canada on recycled paper

MINISTER'S MESSAGE

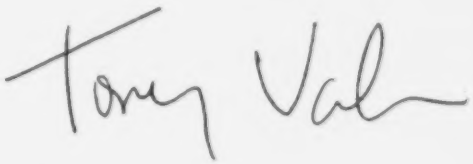
To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental.

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and improve our competitiveness, we need to ensure our transportation system is efficient and responsive to new challenges. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible. These are the goals underlying our vision for transportation in Canada.

As part of achieving this vision, I am pleased to present *Transport Canada's Sustainable Development Strategy 2004-2006*. This is the third such strategy. The first provided a sound foundation for integrating environmental considerations into the decisions, policies and programs of the department. Building on the accomplishments and lessons learned from the first strategy, in the second one, Transport Canada adopted a set of sustainable development principles, identified priority challenges and made specific commitments to action. The following new strategy builds on these successes. It brings more precision to the concept of sustainability, and defines seven challenges and 32 specific commitments for the next three years.

This new strategy continues the journey towards a more sustainable transportation system for all Canadians. Transport Canada cannot do this alone. To develop this strategy, the department drew on the expertise of a national advisory group and other federal departments, consulted the provinces, territories and municipalities, and received input from Canadians from coast to coast. The strategy represents Transport Canada's plan for making better decisions in partnership with stakeholders in the transportation sector.

Achieving sustainable transportation is a long-term vision – one that requires partnerships among all levels of government and all segments of Canadian society. By working together, we can realize this vision.



The Honourable Tony Valeri, P.C., M.P.
Minister of Transport

CONTENTS:

MINISTER'S MESSAGE i

EXECUTIVE SUMMARY v

PART 1: INTRODUCTION 1

PART 2: TRANSPORT CANADA'S ROLE 3

PART 3: SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND TRANSPORT CANADA 7

PART 4: KEY ISSUES IN TRANSPORTATION 11

PART 5: SEVEN STRATEGIC CHALLENGES 17

CHALLENGE 1: ENCOURAGE CANADIANS TO MAKE MORE SUSTAINABLE TRANSPORTATION CHOICES 19

CHALLENGE 2: ENHANCE INNOVATION AND SKILLS DEVELOPMENT 22

CHALLENGE 3: INCREASE SYSTEM EFFICIENCY AND OPTIMIZE MODAL CHOICES 24

CHALLENGE 4: ENHANCE EFFICIENCY OF VEHICLES, FUELS AND FUELLING INFRASTRUCTURE 29

CHALLENGE 5: IMPROVE PERFORMANCE OF CARRIERS AND OPERATORS 33

CHALLENGE 6: IMPROVE DECISION-MAKING BY GOVERNMENTS AND THE TRANSPORTATION SECTOR 35

CHALLENGE 7: IMPROVE MANAGEMENT OF TRANSPORT CANADA OPERATIONS AND LANDS 38

PART 6: MEASURING PERFORMANCE 43

PART 7: FROM WORDS TO WORK 45

APPENDIX A: STAKEHOLDER CONSULTATIONS 47

APPENDIX B: TRANSPORT CANADA'S ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM FRAMEWORK 52

APPENDIX C: RESULTS OF TRANSPORT CANADA'S SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY REVIEW 63

APPENDIX D: SUSTAINABLE DEVELOPMENT PRINCIPLES FOR TRANSPORT CANADA 67

GLOSSARY 69

EXECUTIVE SUMMARY

Sustainable Development and Transport Canada

Transportation takes place within a complex web of human and physical interactions and conditions. Trends in the environment, the economy and society affect the nature and scale of transportation activity, the impacts of that activity, and our responses to those impacts. The nature and volume of trade drives the demand for freight transportation. Similarly, the size of the population, its habits, income levels and land use patterns affect passenger travel.

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and enhance our competitiveness, we must ensure our transportation system is efficient and able to adapt to new challenges as they arise. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible.

To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental. It must also give carriers and infrastructure providers the opportunity to adapt, innovate, compete and serve shippers and travellers, in a way that takes into account each of these elements. The fundamental policy challenge is to find the right balance among these three elements.

Transport Canada and other federal government departments tabled their first two sustainable development strategies in Parliament in December 1997 and February 2001. In this third strategy, Transport Canada builds on the accomplishments and lessons learned in the first two strategies. This strategy brings more precision to the concept of sustainability and sets out new targets and performance measures for key sustainable transportation issues.

The Challenge of Sustainable Transportation

Canada's size and high dependence on international trade make transportation very important to Canadians. Transportation – by land, water and air – links Canadians to each other and Canada with the world. Transportation moves goods to markets and people to their destinations (whether for business or pleasure), provides jobs and supports economic growth. Canada has a well-developed transportation system, with large investments in infrastructure, vehicles and fuel distribution networks.

Many of the social impacts of transportation are positive (e.g., mobility and human contact). However, there are social issues associated with the lack of access, availability and unintended effects of the operation of the transportation system. For example, health studies estimate that air pollution contributes to more than 5,000 premature deaths in Canada each year, as well as to numerous health-related problems.

Transportation has a wide range of impacts on the environment, including resource use (materials and energy), undesirable residuals (emissions, spills and leaks), and land use. Among those, some of the transportation activities that contribute to these impacts are: the construction of infrastructure; road system operation and maintenance; the production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and, the use of energy.

Working Together

Given the nature of sustainable transportation issues and its shared

jurisdiction, strong and effective partnerships are required with other federal departments, other levels of government, stakeholders and individual Canadians. A number of commitments, set out in Part 5 of this document, will be undertaken in partnership.

Consultations

Consultations on this strategy were held in June 2003 in eight cities across Canada. They involved industry, transportation and environmental organizations, the general public, academia, health and labour groups, and other levels of government. Transport Canada also relied on a national advisory group, a group of transportation and environmental experts assembled to advise the department on the development of the strategy. The opinions shared by all participants with the department were instrumental in shaping the *Sustainable Development Strategy 2004-2006*. Appendix A provides the results of the consultation sessions and the full list of participants.

Strategic Challenges for Transport Canada

Transport Canada has structured its 2004-2006 Strategy around seven strategic challenges. The seven challenges are:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices
2. Enhance innovation and skills development
3. Increase system efficiency and optimize modal choices
4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure
5. Improve performance of carriers and operators
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector
7. Improve management of Transport Canada operations and lands

Part 5 and Appendix B provide additional details on what the department will do over the next three years and how it will measure its progress.

PART 1:

INTRODUCTION

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and enhance our competitiveness, we must ensure our transportation system is efficient and responsive to new challenges. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible.

In practical terms this means that, more and more, Canadians are relying on the transportation system to perform its vital role in ways that do not harm human health or the environment. Sustainable development is a concept that promotes a balance of the economic, social and environmental dimensions of transportation.

In its 1987 report, *Our Common Future*, the World Commission on Environment and Development defined sustainable development as "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs". The Government of Canada adopted this definition. In 1995, it passed amendments to the *Auditor General Act* requiring federal departments to prepare sustainable development strategies for tabling in Parliament by the end of 1997, and to update them every three years thereafter.

Charting a course for the future

Transport Canada recognizes that sustainable development is a long-term goal, requiring the cooperation of many partners and individual Canadians in the search for effective solutions. Transport Canada's *Sustainable Development* Strategy *2004-2006* builds on the accomplishments and lessons learned in previous strategies. It charts the department's course of action for the next three years.

The *Sustainable Development Strategy 2004-2006* has at its core, seven strategic challenges facing transportation. For each challenge, the department has defined specific commitments for action, along with targets and performance measures.

Making Canada's transportation system more sustainable requires a long-term commitment and coordinated effort by all levels of government, industry and, most importantly, by individual Canadians. It is not a goal that can be reached overnight, nor can it be achieved by Transport Canada acting alone.

Although this strategy represents an important step, Transport Canada recognizes that significant challenges lay ahead in adapting new technologies, improving transportation infrastructure, and educating Canadians on transportation choices.

PART 2:

TRANSPORT CANADA'S ROLE

We have been around for a while

Transport Canada was created in 1936 by combining the Marine Department, the Department of Railways and Canals, and the civil aviation branch of the Department of National Defence.

Committed to providing the best transportation system

The department has evolved significantly over the years in terms of its organization and responsibilities. However, our overall objective remains to provide Canadians with the best transportation system. This means ensuring they have a sustainable transportation system, characterized by safety and security, efficiency, and environmental responsibility.

Serving Canadians from coast to coast

Our department employs some 4,500 employees. Our headquarters are in Ottawa, and we have five regional offices across Canada: Atlantic (situated in Moncton), Quebec (Montreal), Ontario (Toronto), Prairie and Northern (Winnipeg) and Pacific (Vancouver). Regional offices are vital in ensuring that the federal government's transportation policies, programs, legislation and activities respond to unique regional needs. They also deliver important Transport Canada services to Canadians.

Keeping up with the challenge of change

Since it was formed in 1936, Transport Canada has evolved considerably to meet the changing needs of Canadians. Generally, the department is moving away from the role of operator of the transportation system, towards that of regulator and policy maker.

Safety remains the department's number one concern. Transport Canada regulates and inspects vehicles, facilities, infrastructure and administrative practices for aviation, railways and shipping to ensure that people, as well as goods and services, are transported as safely as possible.

Transport Canada has the authority to regulate for certain environmental purposes. It regulates water pollution from ships, through the *Canada Shipping Act* and the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. Transport Canada also administers the *Transportation of Dangerous Goods Act* and operates CANUTEC, the 24-hour Canadian transportation emergency centre, to protect Canadians and the environment from the accidental release of dangerous goods.

The department works on environmental issues with other federal government departments, such as Natural Resources Canada on the fuel efficiency of road vehicles, and with Environment Canada on air emission regulations for road vehicles.

Transport Canada is also responsible for addressing international issues in transportation, such as air and marine transport, and for setting safety standards for new vehicles. The department oversees the national/interprovincial aspects of bus and truck transportation; rail passenger services through VIA Rail, a federal Crown Corporation; and, plays a role in monitoring and analyzing economic data to assess the competitiveness and efficiency of transportation services. Transport Canada undertakes research to improve transportation, concentrating on areas that advance safety, security, accessibility and environmental protection. Ensuring the necessary level of investment in our national transportation system is essential in a globalized world, and in our increasingly urbanized society. The federal government plays a key role in creating an appropriate environment, to encourage investments in transportation infrastructure that serve the national interest and enhance the quality of life in our communities.

In recent years, the department has worked to make Canada's transportation system more competitive and efficient by reducing government intervention and harmonizing regulations with other appropriate governments. To give users more say in how parts of the transportation system are managed, Transport Canada has divested many of its ports and airports to local organizations. As a result of this fundamental change, Transport Canada's role has evolved from operator to landlord and overseer.

A shared jurisdiction

Creating a truly sustainable transportation system is challenging. In Canada, three levels of government share responsibility for transportation. In general, the federal government is responsible for national, interprovincial and international transportation; provincial governments are responsible for intraprovincial transportation; and, municipalities are responsible for urban transit and local planning decisions. Federal and provincial Ministers of Transportation coordinate activities through the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety.

The ***federal government*** is responsible for most transportation policies, programs and

goals to ensure the safety, efficiency and accessibility of the national transportation system. The primary responsibility for transportation rests with Transport Canada. However, there are also other federal departments, agencies and Crown Corporations that play key roles in transportation issues. The Transportation Safety Board and provincial governments in particular, play important roles in maintaining the safety of the system nationwide.

The federal government is also largely responsible for international issues in transportation, standards for new vehicles (including national emissions standards for new on-road, off-road, and non-road vehicles and national fuel quality standards), the aviation mode, and most of the marine mode. It collaborates with foreign governments, agencies and organizations on several international safety initiatives. It is also responsible for national and inter-provincial/territorial aspects of rail, bus, and truck transportation. Urban transportation is not a federal responsibility per se, but many aspects of transportation in urban areas are within federal jurisdiction.

Most ***provinces/territories*** involve their departments of transportation, public works, economic development and environment, in decision-making related to transportation. The construction and maintenance of major highways, vehicle licensing and inspection, and the enforcement of traffic rules such as speed limits, fall within provincial/territorial jurisdiction. Responsibility for the local movement of goods and people within incorporated urban areas is, in many cases, delegated to municipal governments. This provides for more locally-responsive delivery of services.

Local governments, municipalities, and regional governing bodies are responsible for local planning decisions within the confines of provincial legislation, such as municipal transportation, development of transportation plans, public transit, parking fees, and the establishment of bicycle lanes. These levels of government also carry out some local enforcement responsibilities such as parking and local traffic violations. Municipalities vary according to the actual and potential scope of their actions related to sustainable transportation, in part because the degree of delegation by provincial governments varies and, because of size. Larger municipalities generally have more scope for action than smaller municipalities, because it is usually more feasible for them to operate effective public transportation systems.

Given the nature of sustainable transportation issues, shared jurisdiction, and the range of private and public sector stakeholders involved in the transportation sector, working together is essential to finding the best path for Canada.

Leadership on Sustainable Transportation

Transport Canada has heard from stakeholders consistently since the late 1990s that they are looking to Transport Canada to take a leadership role on sustainable transportation.

Within the Government of Canada, many departments and agencies have roles and responsibilities that affect the sustainability of the transportation system. Transport Canada will work closely with other federal government organizations to promote a common approach, and will seek to coordinate the development of sustainable transportation initiatives.

For Transport Canada, that means facilitating integrated decision-making by providing a framework for sustainable transportation, developing and promoting analysis, tools and innovative practices to promote sustainable transportation, and bringing partners and stakeholders together to work towards a common vision. It also means leading by example to improve the management of Transport Canada operations and lands.

goals to ensure the safety, efficiency and accessibility of the national transportation system. The primary responsibility for transportation rests with Transport Canada. However, there are also other federal departments, agencies and Crown Corporations that play key roles in transportation issues. The Transportation Safety Board and provincial governments in particular, play important roles in maintaining the safety of the system nationwide.

The federal government is also largely responsible for international issues in transportation, standards for new vehicles (including national emissions standards for new on-road, off-road, and non-road vehicles and national fuel quality standards), the aviation mode, and most of the marine mode. It collaborates with foreign governments, agencies and organizations on several international safety initiatives. It is also responsible for national and inter provincial/territorial aspects of rail, bus, and truck transportation. Urban transportation is not a federal responsibility per se, but many aspects of transportation in urban areas are within federal jurisdiction.

Most ***provinces/territories*** involve their departments of transportation, public works, economic development and environment, in decision-making related to transportation. The construction and maintenance of major highways, vehicle licensing and inspection, and the enforcement of traffic rules such as speed limits, fall within provincial/territorial jurisdiction. Responsibility for the local movement of goods and people within incorporated urban areas is, in many cases, delegated to municipal governments. This provides for more locally-responsive delivery of services.

Local governments, municipalities, and regional governing bodies are responsible for local planning decisions within the confines of provincial legislation, such as municipal transportation, development of transportation plans, public transit, parking fees, and the establishment of bicycle lanes. These levels of government also carry out some local enforcement responsibilities such as parking and local traffic violations. Municipalities vary according to the actual and potential scope of their actions related to sustainable transportation, in part because the degree of delegation by provincial governments varies and, because of size. Larger municipalities generally have more scope for action than smaller municipalities, because it is usually more feasible for them to operate effective public transportation systems.

Given the nature of sustainable transportation issues, shared jurisdiction, and the range of private and public sector stakeholders involved in the transportation sector, working together is essential to finding the best path for Canada.

Leadership on Sustainable Transportation

Transport Canada has heard from stakeholders consistently since the late 1990s that they are looking to Transport Canada to take a leadership role on sustainable transportation.

Within the Government of Canada, many departments and agencies have roles and responsibilities that affect the sustainability of the transportation system. Transport Canada will work closely with other federal government organizations to promote a common approach, and will seek to coordinate the development of sustainable transportation initiatives.

For Transport Canada, that means facilitating integrated decision-making by providing a framework for sustainable transportation, developing and promoting analysis, tools and innovative practices to promote sustainable transportation, and bringing partners and stakeholders together to work towards a common vision. It also means leading by example to improve the management of Transport Canada operations and lands.

PART 3:

SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND TRANSPORT CANADA

To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental. It must also give carriers and infrastructure providers the opportunity to adapt, innovate, compete, and serve shippers and travellers in a way that takes into account each of these elements. Finding the right balance among these three elements is the fundamental policy challenge.

Our Vision

Transport Canada's vision of a sustainable transportation system is guided by the following principles:

- highest practicable safety and security of life and property;
- efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life;
- respect for the environmental legacy of future generations of Canadians;
- user pricing that better reflects the full costs of transportation activity and transportation infrastructure decisions that meet user needs;
- reasonable access to the national transportation system by Canada's remote regions;
- accessibility in the national network without undue obstacles for persons with disabilities;
- coordinated and harmonized actions across all modes of transport; and,
- partnerships and collaboration among governments and with the private sector for an integrated, coherent transportation policy framework.

Strategic Directions

Transport Canada proposes new government initiatives and longer-term priorities in five key areas.

- **Setting frameworks for an efficient transportation marketplace**

The government's policy of deregulation, reducing subsidies, commercialisation, privatisation and related measures to favour competition and market forces has worked well for the most part. It is proposed to fine-tune this policy approach to stimulate further competition and efficiency where needed.

- **Managing and investing in transportation infrastructure**

Where possible, commercialisation and divestiture will continue, with some refinement in the way new entities are governed. Strategic infrastructure investments in support of competitiveness, sustainable growth and a well-integrated transportation system will be made in partnership with other levels of government and the private sector. This will include initiatives addressing urban transportation needs, such as public transit and trade and passenger corridors, while remaining sensitive to the needs of rural and remote areas.

- **Reducing the adverse environmental impact of transportation**

In collaboration with others, the government will continue to address the environmental impact of transportation. It will promote respect for the environment as a criterion in transportation planning, endeavour to implement Canada's environmental obligations and curb pollution in the transportation sector.
The government is interested in collaborating with industry, other governments and transportation experts, in the search for consensus on how to determine the full costs of transportation and practical ways to cover them, as well as in pursuing public/private collaboration to improve emissions standards and promote greater use of lower-emissions vehicles and modes and fuels that are less greenhouse gas-intensive.

- **Improving safety and security**

With one of the safest and most secure transportation systems in the world, Canada wants to maintain its leadership, which springs from a long tradition of research, problem solving, and government action to achieve these results. Transport Canada's Strategic Plan for Safety and Security, first introduced in 1999, is being evaluated and will be updated. Working with industry, other departments and other governments, Transport Canada will continue implementing its safety and security plans covering each mode of transportation. The government will pay particular attention to ensuring that border crossings meet the demands of safety and security while facilitating the flow of people and goods.

- **Encouraging innovation and skills development**

Innovation in the transportation sector is essential not only to maintain the sector's own growth and competitiveness, but also to contribute to national priorities like safety and security, greenhouse gas reduction, and improving the quality of life in cities. Investment in innovation and skills will also contribute to national priorities for the economy, including making Canada a magnet for talent and investment and building competitive cities. Innovation in the transportation sector will support goals in Canada's Innovation Strategy.

Transport Canada will focus on advancing its research and development program in five areas: intermodal integration, congestion, environmental pressures, safety and security, and accessibility. The department will also work with industry, government and academic partners to identify areas of potential skills shortages and develop responses to them, to stimulate the adoption of e-commerce in the transportation sector, and to promote the adoption of intelligent transportation systems.

PART 4:

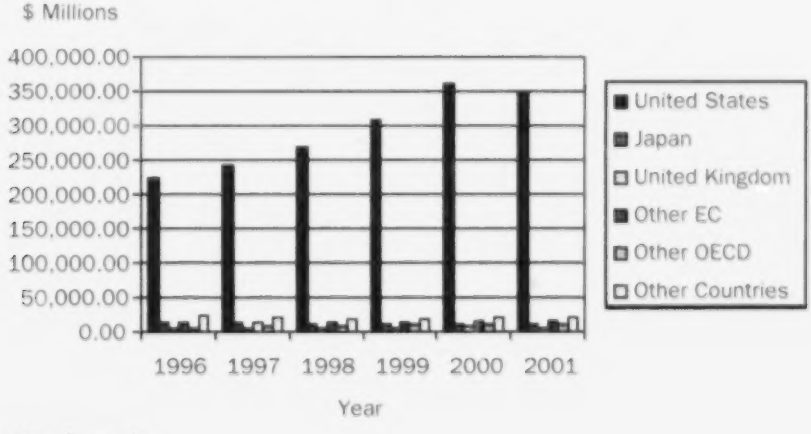
KEY ISSUES IN TRANSPORTATION

Transportation takes place within a complex web of human and physical interactions and conditions. The characteristics of, and broad trends in the environment, the economy and society, affect the nature and scale of transportation activity, the impacts of that activity and our potential responses to those impacts. The nature and volume of trade drives the demand for freight transportation. Similarly, the size of the population, its habits, income levels and land use patterns directly or indirectly affect passenger travel.

Trade and globalization

Canada is a trading nation in an age of globalization. Its economy is increasingly integrated with those of our major trading partners. Consequently, we rely on the safe and efficient movement of people and goods to support our economy. Although 2001 - 2002 saw a slowdown in the world economy and a reduction in trade, the long-term trend indicates increasing trade in both merchandise and services. Overall, freight movement is expected to increase by 60 per cent between 1990 and 2020, with the greatest growth in the air and trucking sectors. Globalization creates new opportunities for transportation users and providers. It also highlights the need for a broader definition of the competitive business environment, greater harmonization of standards, and smart regulations.

Figure 4.1
Destination of Canadian Exports



Source: Statistics Canada.

Importance of Transportation to Economic Activity

- The Canadian transportation system carries more that $1 trillion worth of goods every year.
- Nearly 16% of all personal spending is on transportation, and nearly 90% of that is on personal motor vehicles.
- Over the last decade, the Canadian transportation sector experienced an average annual growth rate of 6.1%, almost doubling that of the economy at 3.3%.
- In 2000, more than 850,000 people held jobs in the transportation industry or related functions, representing 7% of the Canadian workforce.
- In 2000, almost half the $38 billion spent on domestic tourism was on transportation.
- Over the last 20 years, carriers' costs have fallen in real terms by $10 billion, or 30%.
- In 2000, governments and private operators spent more than $20 billion on maintaining and operating infrastructure.

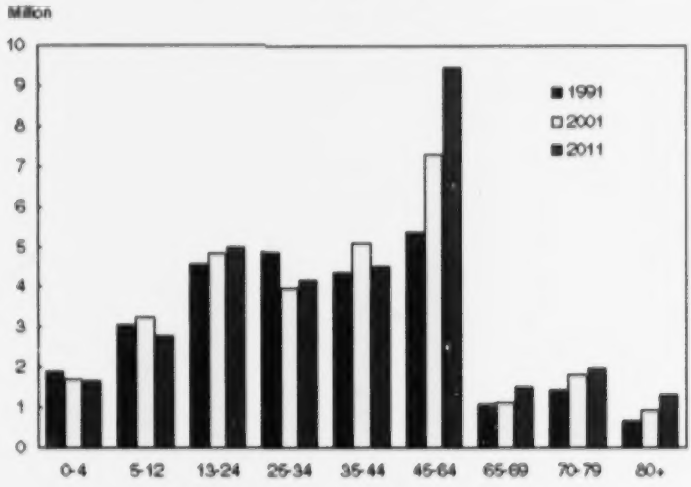
Population change

Canada's population is aging (Figure 4.2). Retiring baby boomers are likely to develop new and different travel needs, including destination (leisure vs. commuting), choice of mode, and demands for physical access. Canada is increasingly urban; 80 percent of Canadians now live in urban areas. Urbanization, together with steadily rising amounts of economic activity originating in urban centres, is putting pressure on public transit and on road infrastructure.

Between 1990 and 2000, motorized passenger travel increased by 15 percent. In 2000, road passenger vehicles accounted for about 75 percent of passenger kilometres, and air travel accounted for slightly more than 15 percent. By contrast, intercity bus, rail, and transit modes (combined) accounted for less than 10 percent of passenger kilometres. According to the Canadian Urban Transit Association (CUTA), transit ridership increased by about 13 percent over the period 1996-2002, from 1.35 billion passengers to about 1.53 billion passengers, recovering nearly the entire loss from the economic recession in the early nineties.

The 2002 World Summit on Sustainable Development focused world attention and action on the difficult challenges of improving people's lives and conserving natural resources in the face of population growth, with ever-increasing demands for food, water, shelter, sanitation, energy, health services and economic security.

Figure 4.2
Canadian Population by Age Segment



Source: Statistics Canada.

Transportation Activity

Canada's size and high dependence on international trade make transportation very important to Canadians. Transportation – by land, water and air – links Canadians to each other and Canada with the world.

Transportation moves goods to markets and people to their destinations (whether for business or pleasure), provides jobs and supports economic growth. Canada has a well-developed transportation system, with large investments in infrastructure, vehicles and fuel distribution networks.

Many of the social impacts of transportation are positive (e.g., mobility and human contact). However, there are social issues associated with lack of access, availability and unintended effects of the operation of the transportation system.

Transportation has a wide range of impacts on the environment including resource use (materials and energy), undesirable residuals (emissions, spills and leaks), and land use, including impacts on wildlife. Some of the transportation activities that contribute to these impacts are: the construction of infrastructure; road system operation and maintenance; the production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and the provision of energy and fuel, including non-renewable resources.

Transportation Security

Following the events of September 11, 2001, the government took action on several fronts to enhance transportation security, including:

- Initiatives to improve aviation security (e.g., enhancements to pre-boarding screening of passengers, RCMP officers on selected flights, mandating locking and fortification of cockpit doors). The government also set up the Canadian Air Transport Security Authority.
- Security enhancements in the marine sector (e.g., requiring vessels to give 96 hours notice before entering Canadian waters, working with U.S. authorities to enhance security in the Great Lakes and Seaway system, increased security patrols and surveillance by port authorities, increased coastal surveillance).
- Working with other jurisdictions and industry to enhance the security of road and rail traffic.
- Technological enhancements to security (e.g., explosives detection systems, intelligent pass systems incorporating biometrics, intelligent transportation systems and modification in aircraft design, are being analyzed with the goal of applying the best technologies in all transportation modes).

The government will seek to prevent, minimize and respond effectively to threats to the security of the national transportation system while promoting an efficient border.

Importance of Transportation to Economic Activity

- The Canadian transportation system carries more that $1 trillion worth of goods every year.
- Nearly 16% of all personal spending is on transportation, and nearly 90% of that is on personal motor vehicles.
- Over the last decade, the Canadian transportation sector experienced an average annual growth rate of 6.1%, almost doubling that of the economy at 3.3%.
- In 2000, more than 850,000 people held jobs in the transportation industry or related functions, representing 7% of the Canadian workforce.
- In 2000, almost half the $38 billion spent on domestic tourism was on transportation.
- Over the last 20 years, carriers' costs have fallen in real terms by $10 billion, or 30%.
- In 2000, governments and private operators spent more than $20 billion on maintaining and operating infrastructure.

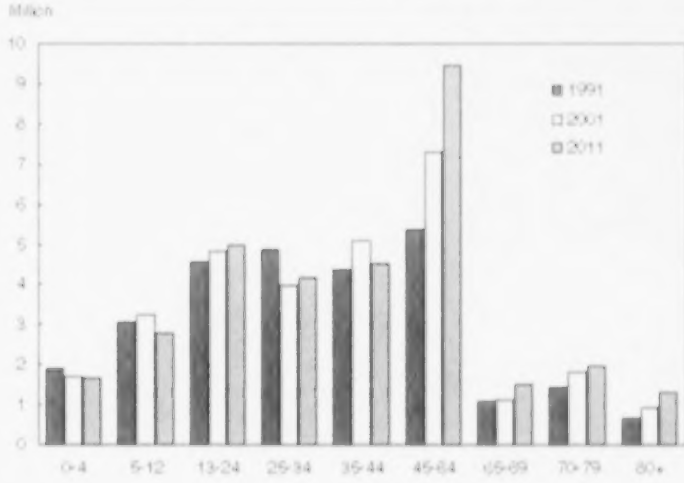
Population change

Canada's population is aging (Figure 4.2). Retiring baby boomers are likely to develop new and different travel needs, including destination (leisure vs. commuting), choice of mode, and demands for physical access. Canada is increasingly urban; 80 percent of Canadians now live in urban areas. Urbanization, together with steadily rising amounts of economic activity originating in urban centres, is putting pressure on public transit and on road infrastructure.

Between 1990 and 2000, motorized passenger travel increased by 15 percent. In 2000, road passenger vehicles accounted for about 75 percent of passenger kilometres, and air travel accounted for slightly more than 15 percent. By contrast, intercity bus, rail, and transit modes (combined) accounted for less than 10 percent of passenger kilometres. According to the Canadian Urban Transit Association (CUTA), transit ridership increased by about 13 percent over the period 1996-2002, from 1.35 billion passengers to about 1.53 billion passengers, recovering nearly the entire loss from the economic recession in the early nineties.

The 2002 World Summit on Sustainable Development focused world attention and action on the difficult challenges of improving people's lives and conserving natural resources in the face of population growth, with ever-increasing demands for food, water, shelter, sanitation, energy, health services and economic security.

Figure 4.2
Canadian Population by Age Segment



Source: Statistics Canada.

Transportation Activity

Canada's size and high dependence on international trade make transportation very important to Canadians. Transportation – by land, water and air – links Canadians to each other and Canada with the world.

Transportation moves goods to markets and people to their destinations (whether for business or pleasure), provides jobs and supports economic growth. Canada has a well developed transportation system, with large investments in infrastructure, vehicles and fuel distribution networks.

Many of the social impacts of transportation are positive (e.g., mobility and human contact). However, there are social issues associated with lack of access, availability and unintended effects of the operation of the transportation system.

Transportation has a wide range of impacts on the environment including resource use (materials and energy), undesirable residuals (emissions, spills and leaks), and land use, including impacts on wildlife. Some of the transportation activities that contribute to these impacts are: the construction of infrastructure; road system operation and maintenance; the production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and the provision of energy and fuel, including non-renewable resources.

Transportation Security

Following the events of September 11, 2001, the government took action on several fronts to enhance transportation security, including:

- Initiatives to improve aviation security (e.g., enhancements to pre-boarding screening of passengers, RCMP officers on selected flights, mandating locking and fortification of cockpit doors). The government also set up the Canadian Air Transport Security Authority.

- Security enhancements in the marine sector (e.g., requiring vessels to give 96 hours notice before entering Canadian waters, working with U.S. authorities to enhance security in the Great Lakes and Seaway system, increased security patrols and surveillance by port authorities, increased coastal surveillance).

- Working with other jurisdictions and industry to enhance the security of road and rail traffic.

- Technological enhancements to security (e.g., explosives detection systems, intelligent pass systems incorporating biometrics, intelligent transportation systems and modification in aircraft design, are being analyzed with the goal of applying the best technologies in all transportation modes).

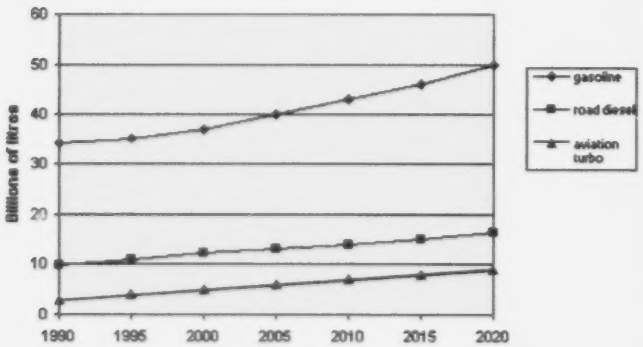
The government will seek to prevent, minimize and respond effectively to threats to the security of the national transportation system while promoting an efficient border.

Key Environmental Issues

Climate change

Transportation activities produce significant amounts of greenhouse gases (GHG). The transportation sector is the largest single contributor to GHG emissions in Canada (about 25% of total emissions). Measures that will begin to slow the growth in transportation GHG emissions will be a key element in achieving Canada's GHG emissions target under the Kyoto Protocol. Total transportation energy demand is expected to rise by more than 50 percent, between 1990 and 2020. There will be major increases in demand for gasoline, diesel and aviation fuels (Figure 4.3). At the same time, climate change impacts will have important implications for the transportation system, including effects on water levels and extreme weather events.

Figure 4.3
Transportation Energy Demand



Source: Natural Resources Canada. Canada's Emissions Outlook: An Update, December 1999.

By ratifying the Kyoto Protocol in December 2002, Canada accepted a major commitment to reduce emissions to six percent below 1990 levels, by the five year period 2008-2012. Transportation will be counted upon to deliver a substantial portion of Canada's GHG reductions under the Kyoto Protocol. The focus for transportation action, outlined in the government's *Climate Change Plan for Canada*, is on vehicles and fuels that produce fewer emissions, the increased use of alternative modes of transportation for passenger travel, and more efficient transport of goods.

To support implementation of the *Climate Change Plan for Canada*, the 2003 federal budget allocated $1.7 billion over five years to support innovation and cost-effective measures leading to GHG emission reductions. The government also committed an additional $3 billion in infrastructure support over 10 years. Climate-Change-related projects will be eligible and given particular attention under this initiative.

Infrastructure Programs:
Transport Canada implements infrastructure programs including: the Strategic Highway Infrastructure Program, managed by Transport Canada; the Border Infrastructure Program and the Canada Strategic Infrastructure Fund, managed in partnership with Infrastructure Canada to support selected transportation related projects. These programs consider funding for projects that have high benefit/cost ratios; increase system efficiency, mobility and safety; contribute to reducing operating costs, to energy/fuel savings and to reducing GHG emissions along trade corridors.

Intermodal Freight Transportation:
Transport Canada is committed to facilitating the development of a competitive Canadian transportation sector, in which modal efficiency is optimized. Transport Canada will place a high priority on investing in intermodal freight transportation, Intelligent Transportation Systems, and planning and feasibility studies in support of these investments. In aid of this effort, the department will conduct a series of regional consultations with stakeholders, in order to identify barriers to intermodal freight, opportunities to advance intermodalism, and opportunities for partnerships.

Urban

In many of Canada's most densely populated centres, smog is a major health concern. The two main ingredients in smog that affect people's health are fine airborne particles and ground-level ozone, which is composed primarily of nitrogen oxides (NOx) and volatile organic compounds (VOC). Transportation accounts for about 52 percent of all NOx emissions, 40 percent of carbon monoxide (CO), 20 percent of VOCs, 5 percent of sulphur oxides (SOx), and 5 percent of particulate matter – the major constituents of urban smog. On the positive side, a decreasing trend of these components has been evident in recent years. About two-thirds of Canada's GHG emissions are generated in urban areas.

Health studies estimate that air pollution contributes to more than 5,000 premature deaths in Canada each year, as well as to numerous health-related problems. Among those are cardio-vascular ailments and respiratory distress, resulting in increased emergency hospital visits and hospital admissions. In addition, excessive use of motorized transportation instead of active transportation options (e.g., walking, cycling) contributes to reduced physical activity and concurrent health problems (obesity, heart disease). Children are exposed to many of the same types of health risks as adults, including respiratory ailments from air pollution and safety risks as passengers and pedestrians (e.g., one reason fewer children walk to school is safety concerns related to motorized traffic).

Congestion is an example of an impact that has environmental, social and economic costs. Economic costs include lost time and productivity, wages foregone, and extra fuel costs. Environmental costs include increased emissions of greenhouse gases and air pollutants. Social costs include increased stress. Congestion at border points presents a special problem. Canadian imports and exports, especially to and from the United States, demand reliable and timely traffic flows at border points, as well as the efficient movement of goods through integrated trade corridors. Security measures are now a major cause of congestion at border crossings and airports.

Low-density settlements, with their reliance on roads, are an important factor in the development of Canadian cities. Although there are benefits of a less crowded, open, green environment, this urban form can discourage the use of active transportation by increasing travel distances.

Safety

Strong and safe communities are an essential part of the social fabric. They are critical in providing Canadians with the security to build a better future for themselves and their families.

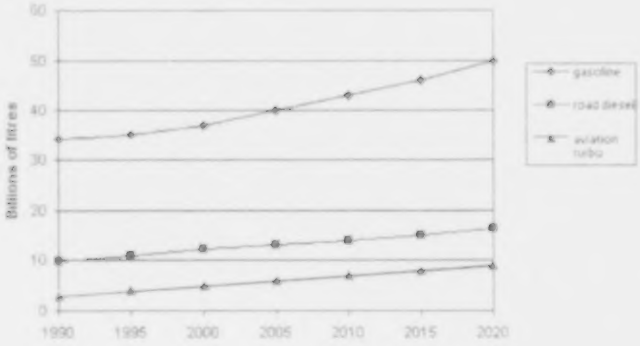
Traditionally Transport Canada's most important priority, success in tackling transportation safety, is reflected in statistics showing an absolute decrease in accidents and fatalities for most modes. Nevertheless, accidents continue to take a huge toll in both health and economic terms. Transport Canada has been partnering with Health Canada and other organizations to promote road safety as an important health issue.

Key Environmental Issues

Climate change

Transportation activities produce significant amounts of greenhouse gases (GHG). The transportation sector is the largest single contributor to GHG emissions in Canada (about 25% of total emissions). Measures that will begin to slow the growth in transportation GHG emissions will be a key element in achieving Canada's GHG emissions target under the Kyoto Protocol. Total transportation energy demand is expected to rise by more than 50 percent between 1990 and 2020; there will be major increases in demand for gasoline, diesel and aviation fuels (Figure 4.3). At the same time, climate change impacts will have important implications for the transportation system, including effects on water levels and extreme weather events.

Figure 4.3
Transportation Energy Demand



Source: Natural Resources Canada, Canada's Emissions Outlook: An Update, December 1999

By ratifying the Kyoto Protocol in December 2002, Canada accepted a major commitment to reduce emissions to six percent below 1990 levels by the five year period 2008-2012. Transportation will be counted upon to deliver a substantial portion of Canada's GHG reductions under the Kyoto Protocol. The focus for transportation action, outlined in the government's *Climate Change Plan for Canada*, is on vehicles and fuels that produce fewer emissions, the increased use of alternative modes of transportation for passenger travel, and more efficient transport of goods.

To support implementation of the *Climate Change Plan for Canada*, the 2003 federal budget allocated $1.7 billion over five years to support innovation and cost-effective measures leading to GHG emission reductions. The government also committed an additional $3 billion in infrastructure support over 10 years. Climate-Change related projects will be eligible and given particular attention under this initiative.

Infrastructure Programs:
Transport Canada implements infrastructure programs including: the Strategic Highway Infrastructure Program, managed by Transport Canada; the Border Infrastructure Program and the Canada Strategic Infrastructure Fund, managed in partnership with Infrastructure Canada to support selected transportation related projects. These programs consider funding for projects that have high benefit/cost ratios; increase system efficiency, mobility and safety; contribute to reducing operating costs, to energy/fuel savings and to reducing GHG emissions along trade corridors.

Intermodal Freight Transportation:
Transport Canada is committed to facilitating the development of a competitive Canadian transportation sector, in which modal efficiency is optimized. Transport Canada will place a high priority on investing in intermodal freight transportation, Intelligent Transportation Systems, and planning and feasibility studies in support of these investments. In aid of this effort, the department will conduct a series of regional consultations with stakeholders, in order to identify barriers to intermodal freight, opportunities to advance intermodalism, and opportunities for partnerships.

Urban

In many of Canada's most densely populated centres, smog is a major health concern. The two main ingredients in smog that affect people's health are fine airborne particles and ground-level ozone, which is composed primarily of nitrogen oxides (NO_x) and volatile organic compounds (VOC). Transportation accounts for about 52 percent of all NO_x emissions, 40 percent of carbon monoxide (CO), 20 percent of VOCs, 5 percent of sulphur oxides (SO_x), and 5 percent of particulate matter – the major constituents of urban smog. On the positive side, a decreasing trend of these components has been evident in recent years. About two-thirds of Canada's GHG emissions are generated in urban areas.

Health studies estimate that air pollution contributes to more than 5,000 premature deaths in Canada each year, as well as to numerous health-related problems. Among those are cardio-vascular ailments and respiratory distress, resulting in increased emergency hospital visits and hospital admissions. In addition, excessive use of motorized transportation instead of active transportation options (e.g., walking, cycling) contributes to reduced physical activity and concurrent health problems (obesity, heart disease). Children are exposed to many of the same types of health risks as adults, including respiratory ailments from air pollution and safety risks as passengers and pedestrians (e.g., one reason fewer children walk to school is safety concerns related to motorized traffic).

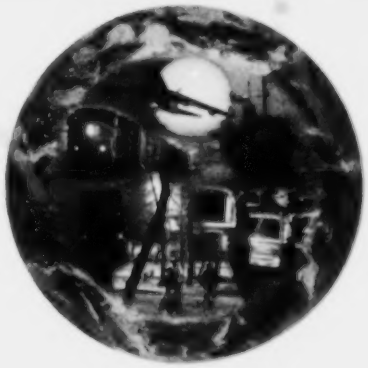
Congestion is an example of an impact that has environmental, social and economic costs. Economic costs include wasted time and productivity, wages foregone, and extra fuel costs. Environmental costs include increased emissions of greenhouse gases and air pollutants. Social costs include increased stress. Congestion at border points presents a special problem. Canadian imports and exports, especially to and from the United States, demand reliable and timely traffic flows at border points, as well as the efficient movement of goods through integrated trade corridors. Security measures are now a major cause of congestion at border crossings and airports.

Low-density settlements, with their reliance on roads, are an important factor in the development of Canadian cities. Although there are benefits of a less crowded, more green environment, this urban form can discourage the use of active transportation by increasing travel distances.

Safety

Strong and safe communities are an essential part of the social fabric. They are critical in providing Canadians with the security to build a better future for themselves and their families.

Traditionally Transport Canada's most important priority, success in tackling transportation safety, is reflected in statistics showing an absolute decrease in accidents and fatalities for most modes. Nevertheless, accidents continue to take a huge toll in both health and economic terms. Transport Canada has been partnering with Health Canada and other organizations to promote road safety as an important health issue.



PART 5:

SEVEN STRATEGIC CHALLENGES

Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2004-2006* responds to the issues identified in the previous section while focusing on areas where the department can make a real difference towards achieving sustainable transportation.

In keeping with Transport Canada's first two sustainable development strategies, the third strategy is structured around a series of strategic challenges, each of which contains a number of commitments. The strategic challenges included in this third strategy have not changed significantly in substance from those in previous strategies – they still address key issues such as smog, climate change, clean water and promoting sustainable transportation technology. The department has placed increased emphasis on the identification of particular results.

The seven strategic challenges are:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.
2. Enhance innovation and skills development.
3. Increase system efficiency and optimize modal choices.
4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.
5. Improve performance of carriers and operators.
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector.
7. Improve management of Transport Canada operations and lands.

Reducing Air Emissions
A major challenge of sustainable transportation is to control or prevent air emissions from transportation, such as GHGs, nitrogen oxides, volatile organic compounds and particulate matter. Improved air quality and reduced GHGs are goals of the SDS and cut across all the challenges (e.g., see commitments 1.1, 1.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.4, 5.2).

Reducing Water Pollution
Another challenge of sustainable transportation is to prevent or control the discharge of effluents and wastes that contaminate rivers, lakes, oceans, harbours and beaches, and to prevent the introduction of non-native aquatic species through the discharge of ships' ballast water. Improved water quality is another goal of the SDS (e.g., see commitments 4.2, 5.1, 5.3).

Promoting Adoption of Sustainable Transportation Technology
Developing and promoting the use of new and innovative technologies that reduce the environmental impacts of transportation while meeting the needs of passengers and shippers is an important challenge for sustainable transportation. Improvements in and adoption of sustainable transportation technology are important elements of the strategy (e.g., see commitments 2.1, 2.3, 3.1, 3.6, 4.3, 4.5, 4.6, 7.3).

PART 5:

SEVEN STRATEGIC CHALLENGES

Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2004-2006* responds to the issues identified in the previous section while focusing on areas where the department can make a real difference towards achieving sustainable transportation.

In keeping with Transport Canada's first two sustainable development strategies, the third strategy is structured around a series of strategic challenges, each of which contains a number of commitments. The strategic challenges included in this third strategy have not changed significantly in substance from those in previous strategies – they still address key issues such as smog, climate change, clean water and promoting sustainable transportation technology. The department has placed increased emphasis on the identification of particular results.

The seven strategic challenges are:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.
2. Enhance innovation and skills development.
3. Increase system efficiency and optimize modal choices.
4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.
5. Improve performance of carriers and operators.
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector.
7. Improve management of Transport Canada operations and lands.

Reducing Air Emissions
A major challenge of sustainable transportation is to control or prevent air emissions from transportation, such as GHGs, nitrogen oxides, volatile organic compounds and particulate matter. Improved air quality and reduced GHGs are goals of the SDS and cut across all the challenges (e.g., see commitments 1.1, 1.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.4, 5.2).

Reducing Water Pollution
Another challenge of sustainable transportation is to prevent or control the discharge of effluents and wastes that contaminate rivers, lakes, oceans, harbours and beaches, and to prevent the introduction of non-native aquatic species through the discharge of ships' ballast water. Improved water quality is another goal of the SDS (e.g., see commitments 4.2, 5.1, 5.3).

Promoting Adoption of Sustainable Transportation Technology
Developing and promoting the use of new and innovative technologies that reduce the environmental impacts of transportation while meeting the needs of passengers and shippers is an important challenge for sustainable transportation. Improvements in and adoption of sustainable transportation technology are important elements of the strategy (e.g., see commitments 2.1, 2.3, 3.1, 3.6, 4.3, 4.5, 4.6, 7.3).

Challenge 1: Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.

What is the challenge?
To create awareness and educate Canadians about sustainable transportation. This includes awareness of the issues, benefits and trade-offs, as well as practices and choices that individuals can adopt to reduce the adverse impacts of transportation. It will involve partnerships with other federal departments (e.g., Health, Environment, Natural Resources), other levels of government, industry, NGOs and other stakeholders in developing communications programs, including key messages, and delivering them to Canadians.

Why is it important?
Changing behaviour is an essential part of the response to the environmental impacts of transportation. All segments of society need to understand the impacts of their transportation behaviour in order to make choices that reduce the adverse effects of transportation on the environment.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
1.1 Education and Communications on Sustainable Transportation Transport Canada will coordinate sustainable development, climate change and the One Tonne Challenge (OTC) communications initiatives with federal partners, beginning in 2003/2004. **Partners:** Natural Resources Canada and Environment Canada.	• Contribute to OTC design, beginning in 2003/2004. • Link OTC communications to relevant TC programs, beginning in 2003/2004. • Participate in OTC advertisement and information campaigns, beginning in 2003/2004. • Develop and deliver sustainable development and climate change announcements, beginning in 2003/2004.	• Canadians' awareness of sustainable development issues and related TC programs and behaviour change, as measured by public opinion polling. • Number of sustainable development-related communications products released.
1.2 Active Transportation Subject to funding and working with partners, Transport Canada will build on its work to promote active transportation (walking, cycling, in-line skating, etc.), beginning in 2004/2005. **Partners:** Federation of Canadian Municipalities; Environment Canada; Health Canada; provinces; the Atlantic Canada Active Transportation Round Table; NGOs.	• Undertake a national survey on active transportation to assess the change in awareness from 1998 baseline, in 2004/2005. • Support workshops and regional forums on active transportation, beginning in 2004/2005. • Sponsor the Atlantic Active Transportation Conference, in 2004/2005. • Support the expansion of the Active and Safe Routes to School Program (ASRTS), beginning in 2004/2005. • Undertake analysis of active transportation and children's health, by 2005/2006. • Evaluate and promote FCM's *Moving Without Motors: A Guide to the Active Transportation Community*, beginning in 2004/2005.	• Awareness and behaviour change, as measured by the results of the survey. • Number of workshops and regional forums supported. • Number of participants at the Atlantic Active Transportation Conference. • Number of communities and new schools implementing the ASRTS program. • Number of new interactive users of *Moving Without Motors*.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
1.3.1 Green Commute Program Transport Canada will expand distribution of *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers*, by 2005/2006. The department will provide training programs to other federal departments and agencies, and private sector employers, in 2004/2005. **Partners:** Other government departments; Canadian Urban Transit Association; Federation of Canadian Municipalities; the Clean Air Council; others.	• Work with partners to expand the distribution of the Commuter Options Guide, by 2005/2006. • Provide Commuter Options training courses in each region with participants from other government departments, in 2004/2005. • Work with other government departments to identify and track current commuting habits, by 2005/2006. • Assist other government departments in setting up Commuter Options programs by providing support and best practices, beginning in 2004/2005.	• Results of training courses with other government departments across Canada. • Participants' increased knowledge of sustainable transportation following the workshops (measured through evaluation forms). • Number of Green Commute programs implemented across Canada resulting from the workshops and distribution of the Commuter Options Guide. • Completed baseline survey for government organizations implementing Commuter Options programs. • Anecdotal reporting and success stories from other government departments.
1.3.2 Green Commute in the Regions Transport Canada's Pacific, Prairie and Northern (PNR), Ontario and Quebec regional offices will promote green commute in their regions by undertaking one or more of the following actions by 2006/2007: organizing a federal green commute working group; evaluating current transportation practices; implementing a carpooling program; and, gauging interest in joining a transit pass program. **Partners:** Other federal departments in Pacific and Ontario Regions; Public Works and Government Services Canada; Environment Canada; Canada Revenue Agency; Health Canada in Quebec Region.	*Pacific Region* • Participate in the organization of a 'green mobility' federal working group, by 2004/2005. • Achieve a 10% increase in Transport Canada employees "green commuting", in the Vancouver Regional Office, by 2006/2007. *Prairie and Northern Region* • Deliver a comprehensive commuter options survey to all Transport Canada PNR employees, by 2004/2005. *Ontario Region* • Achieve a 5% increase in carpool users in the regional office, by 2005/2006. • Gauge interest in a transit pass volume incentive program, by 2004/2005. *Quebec Region* • Decrease by 10% the number of employees commuting to work by single occupancy vehicle, by 2006/2007. • Organize a federal working group in Quebec City and implement Commuter Options programs in 3 federal buildings, by 2006/2007.	*Pacific Region* • Number of Transportation Demand Management programs implemented for federal employees in the Lower Mainland. • Percentage increase in Transport Canada employees in the Vancouver Regional Office using "green commuting" options, as measured by an employee survey. *Prairie and Northern Region* • Report of survey results. *Ontario Region* • Percentage increase in carpool users. • Number of employees enrolled in a transit pass program. *Quebec Region* • Percentage decrease in employees commuting to work using a single occupancy vehicle. • Number of federal buildings with a Commuter Options program.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES

1.3.3: Transit Pass
Transport Canada will implement the recommendations of the evaluation of the Transit Pass Pilot Project, by 2006/2007.
 	
Partners: Environment Canada; Natural Resources Canada; Treasury Board Secretariat; Public Works and Government Services Canada; the Canadian Urban Transit Association.
	• Assess and implement recommendations of the Transit Pass Pilot Project evaluation, by 2006/2007.
	• Establish a database to measure the decrease in GHG emissions as a result of the program, by 2006/2007.
		• Number of recommendations implemented.
		  • Number of federal departments offering transit programs to employees.
		  • Number of federal employees using transit.
		  • Number of new cities offering annual transit passes.
		• Decrease in amount of GHGs.

1.4 Moving On Sustainable Transportation (MOST) Program Transport Canada will determine to what extent projects have continued beyond MOST funding in order to assess the ongoing contribution to enhancing sustainable transportation, by 2005/2006. The department will provide individual project results and an annual roll-up on the MOST program web site, by 2004/2005. **Partners:** MOST funding recipients.	• Determine a baseline for the percentage of MOST projects continuing six months after MOST funding completed, by 2005/2006. • Develop and distribute roll-up report on an annual basis, beginning in 2004/2005.	• Percentage of projects that continue six months after MOST funding completed. • Number of unique users visiting the MOST project result web page. • Number of roll-up reports distributed (by e-mail or downloaded off web site).

Challenge 2: Enhance innovation and skills development.

What is the challenge?
To foster the development and application of innovative transportation-related technologies, management practices and services in the public and private sectors, and among industry, academic and transportation sector stakeholders to increase the positive social, economic, and/or environmental outcomes of transportation activities. To ensure skills shortages in transportation are identified, and to work with other governments, industry and transportation stakeholders to address skills-related issues.

Why is it important?
Innovation is a key element of the government's strategy to promote employment and prosperity. Transportation offers many opportunities for new technologies and techniques to help to improve safety, enhance efficiency and meet environmental objectives. Some of these could develop into new industries, leading to improvements in national productivity and the creation of new markets for Canadian products and services.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
2.1.1: Intelligent Transportation Systems (ITS) Research and Development Transport Canada will work with partners to implement Innovation Through Partnership: Intelligent Transportation Systems Research and Development Plan for Canada, by 2005/2006. **Partners:** ITS Canada; funding recipients.	• Under the Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) and until the end of 2005/2006, Transport Canada will fund ITS R&D projects using three funding mechanisms: Contribution Agreements, R&D Contracts and ITS Bilateral Federal-Provincial Agreements.	• Number of proposals received. • TC total dollar contribution. • Dollars leveraged from TC contribution. • Number of partners engaged.
2.1.2: Intelligent Transportation Systems (ITS) Deployment and Integration Plan Transport Canada will provide funding, by 2005/2006, to stimulate the development and deployment of ITS, to maximize the use and efficiency of existing infrastructure and to ensure that future transportation needs are met more responsibly. **Partners:** Funding recipients.	• Cost-shared funding will be made available to eligible recipients for projects on the deployment and integration of ITS applications. Projects would be required to be finished, by 2005/2006.	• Number of proposals received. • Number of contribution agreements entered into. • TC total dollar contribution. • Dollars leveraged from TC contribution. • Number of partners engaged.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
2.2: Skills Development in the Transportation Sector Transport Canada will work with partners in the establishment of sector councils and will support the development of transportation-specific skills, knowledge, and research in Canadian universities, colleges and the private sector, by 2006/2007. **Partners:** The Department of Human Resources and Skills Development; universities and colleges; private sector; other stakeholders.	• Work in partnership to strengthen and improve transportation sector councils, by 2006/2007. • Identify areas of potential skills shortages and methods to address these through consultation at the Transport Skills Symposium and at other events, by 2004/2005. • Support continuous learning and the development of skills, knowledge and research in Canadian universities and colleges, by 2006/2007. • Explore interest among academics in establishing a visiting chair program at Transport Canada, by 2006/2007.	• Progress in strengthening sector councils, and the creation of new sector councils. • Results of the Transport Skills Symposium. • Number of students and established academics in Canadian universities and colleges engaged in studies and research projects funded in partnership with Transport Canada. • Decision on whether to establish a visiting chair program at Transport Canada.
2.3: Stimulating Adoption of E-Commerce Technology Transport Canada will stimulate the adoption of electronic commerce technology by the transportation sector, beginning in 2003/2004. **Partners:** Other federal departments; industry; stakeholders.	Beginning in 2003/2004 Transport Canada will: • Contribute to the development of paperless transaction systems. • Support the adoption of universal electronic message sets needed for transportation by paperless transactions. • Support private sector use of paperless transactions. • Broaden understanding across government and internationally of upcoming paperless transaction technologies and developments. • Support research into relevant technologies and their linkages with passenger traffic, intelligent transportation systems and freight shipments.	• Percentage of penetration of paperless transaction technologies and business models into the transportation sector. • Number of paperless transaction technology research projects. • Number of partnerships developed within TC, with other departments, industry and stakeholders.

Challenge 3: Increase system efficiency and optimize modal choices.

What is the challenge?
To implement measures that improve the efficiency of transportation. This includes measures to encourage appropriate modal choices, and intermodal connections, and support transportation services and infrastructure.

To facilitate the development, implementation and maintenance of transportation services for remote communities and persons with disabilities.

Why is it important?
A more efficient transportation system will deliver the same results with fewer or more efficient movements. More efficient movements mean that legitimate needs for mobility and trade can be met with reduced environmental impacts.

Equity of access and mobility are important social aspects of sustainable development. The development of mechanisms to preserve and enhance mobility and access, is an important complement to the quest for efficiency and environmental improvements.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
3.1: Enhance the Accessibility of the National Transportation System Transport Canada will work with partners to develop a long-term, multimodal, federal strategy for enhancing the accessibility of the national transportation system. *Custom transit pilot:* Transport Canada Pacific Region will work with partners to undertake a pilot project that will introduce integrated information technology to allow HandyDART operators to provide close to 'real-time' vehicle arrival information to transit customers in the Victoria Regional Area, by 2005/2006. The pilot would provide the basis for expanding the technology to para-transit operations and dial-a-ride type services. **Partners:** The community of persons with disabilities; senior citizens; the transportation industry; BC Transit; the Victoria Regional Transit System; HandyDART operators; the Greater Vancouver Transportation Authority; the University of Victoria's Centre on Aging.	• Develop an action plan for the implementation of a federal strategy and identify research and development opportunities for enhancing the accessibility of the national transportation system, by 2006/2007. • Evaluate the impact of legislation and codes of practice on access to the federally regulated transportation system, by 2005/2006. • In cooperation with stakeholders, undertake research on accessible transportation for Canada's aging population, by 2005/2006. • Modernize the Minister's Advisory Committee on Accessible Transportation (ACAT) consistent with the Government of Canada's Voluntary Sector Accord, by 2004/2005. • Evaluate the results of the Intercity Bus Code of Practice Awareness Campaign on the Voluntary Provision of Accessible Transportation Services, by 2004/2005. *Custom transit pilot:* *Phase 1* • Confirm funding and partnerships for pilot project initiative, by 2004/2005.	• Number of research and development projects. • Number of complaints on obstacles to mobility of persons with disabilities using the national transportation system. • Number of new measures developed to improve access to the federal transportation system. • Success of the codes of practice, as measured by evaluation, by the industry and users. • Qualitative assessment of consistency of ACAT with the Government of Canada's Voluntary Sector Accord. *Custom transit pilot:* • Increase in system efficiency and customer satisfaction. • Replication of piloted technology. • Customer satisfaction and improved efficiency resulting from replication of technology.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
3.1	*Phase 2* (conditional on the success of Phase 1) • Carry out pilot project, by 2005/2006. • Report on and distribute results of pilot project, by 2006/2007.	
3.2: Ensure Reasonable Access by Remote Communities to the National Transportation System In areas of federal responsibility and in collaboration with partners, Transport Canada will address the issue of reasonable access by remote communities to the national transportation system and will encourage local control of transportation infrastructure to service these remote areas. **Partners:** Other federal departments; other levels of government; private sector.	Transport Canada will: • Maintain essential transportation services in remote communities where there is no alternative year-round service, ongoing through 2006/2007. • Address local infrastructure needs in partnership, and encourage innovative arrangements to support reasonable access to the national transportation system by remote communities, ongoing through 2006/2007. • Review TC's long-term role in the operation of remote airports, by 2004/2005.	• Investment to maintain essential services in remote communities having no alternative year-round service. • Number of partnerships to promote local control of transportation infrastructure in remote communities. • Increasing local control of transportation infrastructure in remote communities. • Results of the review of TC's long-term role in the operation of remote airports, by 2004/2005.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
3.3: Climate Change Impacts and Adaptation Transport Canada's Prairie and Northern Region, and Headquarters, will research and identify transportation adaptation techniques in response to global warming impacts in Canada. **Partners:** Other government departments; NGOs; Climate Change Action Fund.	*PNR and Headquarters:* • Identification of key contacts, stakeholders and functions, in 2004/2005. • Raise awareness on impacts and adaptation via presentations at workshops etc, during 2004/2005 – 2006/2007. • Establish a network for information exchange, in 2004/2005. • Review and revise previous information on CD and website media, in 2005/2006. *PNR:* • Support or initiate research in areas of GHG reductions and adaptation by transportation operations and infrastructure, in 2005/2006. • Provide technical and financial support for a research project on transportation infrastructure in the Northwest Territories, during 2004/2005 - 2006/2007. *Headquarters:* • Provide expert advise for the Impacts and Adaptation Program and collaborate on the development and implementation of the National Adaptation Framework, during 2004/2005 – 2006/2007. • Participate on the Climate Change Action Fund Technical Committee for Impacts and Adaptation, during 2004/2005 – 2006/2007. • Assess climate change adaptation strategies for the transportation sector and their integration into government planning, by 2006/2007.	• Number of transportation adaptation projects developed. • Number of presentations given on the impacts of climate change on transportation. • Number of network participants. • Amount of new data added to the current baseline.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
3.4: Invest in Transit and Sustainable Transportation Planning Transport Canada will work with partners to minimize congestion and pollution from motor vehicles in urban areas, on an ongoing basis. Work in this area will focus on increasing use of public transit and alternative approaches to passenger transportation. **Partners:** Infrastructure Canada; other federal departments; international partners; provinces; municipalities; stakeholders.	• Work in partnership under the Canada Strategic Infrastructure Fund to identify, analyse and implement worthwhile transit projects in order to capitalize on opportunities for the integration of planning/demand management in infrastructure investments, ongoing as proposals emerge. • Develop new transportation policies and measures that help meet Canada's climate change goals, on an ongoing basis. • Undertake a comprehensive exercise to determine the feasibility of expansion of the Urban Transportation Showcase Program (UTSP), by 2005/2006.	• Number of projects where integration/planning is supported. • Amount of new funding dedicated to climate change measures in the department. • Amount of quantifiable GHG reduction resulting from the department's climate change measures. • Results of the comprehensive exercise, including a recommendation on whether to expand the UTSP program.
3.5: Support Shortsea Shipping Transport Canada will explore possible opportunities to promote the use of shortsea shipping, on an ongoing basis. **Partners:** Other countries; industry; service providers; other levels of government; other stakeholders.	• Summarize and assess the outcome of six Transport Canada sponsored workshops held with industry in 2003, with a view to determining future policy issues to be addressed, beginning in 2003/2004. • Meet with other countries to exchange information and experience on shortsea shipping as a product of Memoranda of Cooperation with the United States and Mexico, beginning in 2003/2004. • Conduct a joint Canada – U.S. Great Lakes St. Lawrence Seaway system study designed to address the continued viability of the system, by 2005/2006. • Implement a continuous marketing campaign to raise the awareness of the potential of shortsea shipping, beginning in 2003/2004. • Expand Transport Canada's shortsea shipping website information, by 2004/2005.	• Number of industry providers, shippers and other levels of government reached through the marketing/awareness campaign. • Results of the Canada - U.S. Great Lakes St. Lawrence Seaway system study. • Increased awareness of the benefits of shortsea shipping, as measured by the number and extent of new shortsea shipping services established by industry.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
3.6: Efficient Transportation Systems Transport Canada will build partnerships to: • Build capacities within Canada to develop and deploy more efficient transportation systems, with responsible energy use. • Support the deployment of emerging knowledge, concepts and technologies across all modes; across urban and rural areas; on inter-city and international corridors; across the many jurisdictions. **Partners:** Other levels of government; industry and academia; in cooperation with the Program of Energy Research and Development.	• Develop and implement a plan to identify R&D opportunities to optimize system efficiencies in urban transportation, intermodal freight, and air transportation, by 2003/2004. • Undertake urban transportation R&D focusing on traffic management including advanced freeway management systems, and traveler information systems, by 2005/2006. • Undertake R&D on improved transit including fleet management systems, pre-trip and on-board passenger information systems, and smart card payment systems, by 2005/2006. • Undertake R&D on basic enabling ITS technologies and their standards, by 2005/2006. • Identify and initiate projects on intermodal freight R&D, focusing on improved road/rail system efficiency, by 2005/2006. • Undertake air transport R&D focusing on improved airport operations, aircraft operation and airport access, by 2005/2006.	• Number of research projects on innovation technologies for improved traffic flow monitoring, incident detection, and traffic signal communications. • Number of pilot deployments of traffic management innovations. • Results on research on multi-application smart card payment systems. • Results on research on next generation vehicle-to-roadside and vehicle-to-vehicle communications. • Number of technologies adopted that will yield more energy efficient transportation systems. • New or improved procedures, practices, information and communication systems, and policies for more efficient transfer of people and goods.

Challenge 4: Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.

What is the challenge?
To implement incentives (regulatory, economic, or voluntary) to improve the energy efficiency of vehicles (all modes), fuels and fuelling infrastructure while preventing or reducing air emissions (primarily), as well as liquid effluents and solid wastes. Measures include more efficient vehicles and systems, cleaner fuels, and the use of pollution-control technology.

Why is it important?
Transportation activities are a significant source of air emissions, contributing to climate change, smog and pollution from airborne toxins. Under the Kyoto Protocol, Canada is required to reduce emissions of greenhouse gases to 6 percent below 1990 levels by 2008-2012. The Canada-Wide Standard on particulate matter and ozone, as well as Canada-U.S. agreements, also require significant reductions in emissions of smog precursors.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
4.1: Implement Climate Change Commitments on Fuel Efficiency and Alternative Fuels *Fuel Efficiency* Transport Canada will collaborate with partners to implement the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative, that was renewed under the *Climate Change Plan for Canada*. The objective is to improve fuel efficiency for light duty vehicles by 25%, by 2010. *Alternative Fuel* Transport Canada will study the impact of E10 (10% ethanol in gasoline) on light duty vehicle driveability and components, by 2003/2004, and will analyse the overall benefits and costs of ethanol in vehicle fuel. **Partners:** Natural Resources Canada; other governments; industry.	*Fuel Efficiency* • Evaluate corporate average fuel consumption annually, beginning 2003/2004. • Participate in the continuation of the Tire-Inflation Campaign, beginning in 2003/2004. *Alternative Fuel* • Produce a report on the impacts of E10 on driveability and vehicle components in light-duty vehicles, by 2003/2004. • Develop an information kit on the impacts of using ethanol, by 2006/2007.	*Fuel Efficiency* • Percentage of improvement in corporate average fuel consumption each year. • Increase in public awareness of correct tire pressure (measured by surveys). • Improvements in tire inflation (for a sample population) and resulting reductions in fuel consumption. *Alternative Fuel* • Amount of media coverage on TC's E10 research. • Number of information kits/ pamphlets distributed. • Number of website hits.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
4.2: Reduce Air Emissions from Rail, Air and Marine Transportation Transport Canada will work with partners on improving standards and reducing air emissions from transportation, including: • working in partnership to examine rail emissions standards and levels of air emissions from locomotive engines; • working with carriers to explore opportunities for enhancing the efficiency and infrastructure of Canada's air transportation system; and, • developing new air pollution regulations under the *Canada Shipping Act* (CSA) to reflect the requirements of Marpol Annex VI. **Partners:** Environment Canada (EC); the Railway Association of Canada (RAC); domestic and international carriers; the Air Transport Association of Canada (ATAC); the International Air Transportation Association (IATA); the International Maritime Organization (IMO).	*Rail* • Formalize joint TC/EC management of Locomotive Emissions Memorandum of Understanding (MOU) with RAC, by 2005/2006, and evaluate annual reports resulting from the MOU. • Complete legal review of regulatory options for controlling emissions, by 2004/2005. • Develop and publish railway air emissions reduction strategy, in 2004/2005. *Air* • Investigate the impact and feasibility of increasing the levels of service available at a number of strategic northern Canadian aerodromes to facilitate more direct routing and report on emissions reduction potential, in 2004/2005. • Conduct three-dimensional modeling of aircraft emissions to predict the environmental impact of the different pollutants emanating from aircraft engines in Canada's polar regions, and report on air quality impacts, in 2005/2006. • Investigate the potential and feasibility of other options for enhancing the efficiency and infrastructure of Canada's air transportation system and report on the emissions reduction potential, in 2006/2007. *Marine* • Participate and contribute to the creation of IMO guidelines and standards, on an ongoing basis. • Introduce new air pollution regulations under the CSA, by 2006/2007. • Explore the possibility of developing voluntary agreements/guidelines with the marine sector to reduce marine emissions, by 2006/2007.	*Rail* • Reductions in emissions achieved due to MOU. • Decision on how to use regulatory authority provided in *Railway Safety Act* (RSA). • Emissions reductions achieved, if regulations are introduced. • Emissions reductions achieved by the provisions of the strategy. *Air* • Reports including the estimated environmental benefits of the options proposed. *Marine* • Results achieved and activity initiated by IMO meetings. • Number of new air pollution regulations introduced under the CSA. • Number of voluntary agreements developed with the marine sector.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
4.3: Promote Advanced Technology Vehicles By 2005/2006, through the Advanced Technology Vehicles Program (ATVP), Transport Canada will: • evaluate the fuel efficiency, emissions and safety performance of advanced technology vehicles; • conduct tests, inspections, evaluations and reports detailing the ability of advanced technology vehicles to comply with existing regulatory requirements and take steps to accelerate the introduction of advanced technology vehicles; and, • expand the public awareness component of the advanced technology vehicles program.	• Produce performance evaluations of advanced technology vehicles, on an annual basis. • Conduct tests, inspections and evaluations and produce reports detailing the ability of advanced technology vehicles to comply with existing regulatory requirements, by 2005/2006. • Subject to funding, incorporate a Hydrogen/Fuel Cell component into the existing ATVP, by 2004/2005. • Update Transport Canada's Internet site on an ongoing basis, beginning in 2003/2004. • Assess the market penetration and potential GHG reductions of advanced technology vehicles in Canada. Results will be available for the 2004 vehicle model year, by 2004/2005. • Deliver 15 to 20 awareness raising events annually, with a targeted audience of 1 million people per year.	• Number of vehicles acquired, tested, inspected and evaluated. • Penetration of advanced technology and low carbon fuelled vehicles in the Canadian fleet. • Fuel consumption performance of new light-duty on-road motor vehicles. • Number of public awareness events held and their estimated audience. • Actions taken in the form of new regulations, updating existing ones or new policies and practices as a result of the identified barriers, tests, inspections and evaluations.
4.4: Promote Vehicle Emission Inspections Transport Canada will participate in the delivery of the LET'S DRIVE GREEN voluntary emissions testing program, from 2004/2005 - 2006/2007. **Partner:** Environment Canada	• Delivery of the LET'S DRIVE GREEN program from 2004/2005 - 2006/2007.	• Number of vehicles participating in the LET'S DRIVE GREEN program. • Number of Canadian cities participating in the program.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES

4.5: Motor Vehicle Speed Control for Safety and Sustainability
Subject to funding, analyze and quantify the effects of a number of technical and behavioural measures to control vehicle speeds in traffic in terms of their potential impact upon traffic speeds and congestion, reductions in greenhouse gases (GHG), collisions and injuries, and direct and social costs related to roadway incidents, from 2003/2004 – 2006/2007.
	• Undertake a review of the literature on speeding and speed control, including the safety and greenhouse gas issues, from 2003/2004 – 2004/2005.
	• Conduct a fleet test to evaluate the practicality of *Intelligent Speed Adaptation* (ISA) in the Canadian environment, and the potential safety, efficiency and energy benefits, from 2003/2004 – 2006/2007.
	• Fleet test an instrument to display to the driver fuel consumption per distance traveled (L/100 km), fuel consumed (L), and the dollar equivalents, from 2003/2004 – 2006/2007.
	• Conduct laboratory tests of several vehicles to quantify the relationship of speed to fuel consumption, in 2003/2004 and 2004/2005.
	• Undertake attitudinal and behaviour studies to develop a public information and awareness program to accompany the fleet test, from 2003/2004 – 2006/2007.
	• Evaluate road design factors that contribute to drivers' speed choice, and test a limited number of roadway treatments aimed at influencing drivers' speed choice, from 2005/2006 – 2006/2007.
		• Results achieved in creating and sharing knowledge on:
		  • effects of speed on fuel consumption, GHG emissions, safety, trip times and traffic congestion;
		  • the practicality, costs and effectiveness of technological and behavioural speed control measures; and,
		  • factors influencing driver speed choices.

4.6: Lightweight Materials and Low-Emission Vehicle Research Transport Canada will promote innovation in transportation by supporting the development and implementation of advanced technologies to support environmental sustainability by 2005/2006. **Partners:** Program of Energy Research and Development; fuel cell suppliers; fuel providers; the automobile industry; governments.	• Undertake research on niche technologies to aid the development of lightweight vehicles, by 2005/2006. • Undertake research to aid the development of low-emission vehicles, in 2005/2006. • Undertake work with partners to demonstrate and deploy hydrogen and other fuelling infrastructure, and to encourage the uptake of fuel cell vehicles in Canada, by 2005/2006.	• Number of partnerships formed to carry out work on lightweight materials for vehicles by 2005/2006. • Number of demonstrations of low-emission vehicle technologies by 2005/2006. • Research plan to develop standards for the use of hydrogen in road vehicles by 2005/2006.

Challenge 5: Improve performance of carriers and operators.

What is the challenge?
To promote enhanced environmental management and operations by organizations in the transportation sector. To facilitate the adoption of good management practices throughout the transportation sector. To implement incentives (regulatory, economic or voluntary) to improve efficiency and to prevent or reduce air emissions, liquid effluents and solid wastes in operations. This includes measures to prevent, prepare for, and respond to accidental spills and measures to reduce or eliminate routine discharges of effluent and waste.

Why is it important?
Transportation activities are a significant source of air emissions, liquid effluents and waste and they create a risk of accidents that can release fuels or hazardous materials into the environment. In addition to the characteristics of vehicles, fuels and infrastructure, how they are used and maintained is important. Mitigating these impacts is important to preserve the integrity of aquatic and terrestrial ecosystems, and avoid human exposure to hazardous materials.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
5.1: Promote Best Practices for Environmental Management in the Transport Sector Transport Canada will work with partners to promote best practices for environmental management and corporate responsibility in the transportation sector. To this end, the department will: • consult and negotiate with marine stakeholders to establish a Greenship program in Canada, by 2006/2007; • support the purchase and installation of equipment to reduce greenhouse gas emissions in non-road transportation, beginning in 2004/2005; and, • support the adoption of Environmental Management Systems (EMS) and ISO 14000 certification by promoting environmental management best practices, by 2005/2006. **Partners:** Transportation stakeholders (including port authorities and pilotage authorities).	*Greenship* • Hold consultations in 5 regions, in 2003/2004. • Complete the design of the Greenship program. • Increase industry support for the program and establish partnerships for program delivery, ongoing until 2006/2007. *Non-Road Freight Efficiency Program* • Support projects to purchase and install GHG reducing equipment, from 2004/2005 until 2006/2007. • Evaluate GHG reductions emissions from the program, beginning in 2005/2006. *EMS* • Transport Canada will hold a second workshop on EMS in the transportation sector with representatives from various modes, by 2005/2006.	*Greenship* • Number of partnerships developed under the Greenship program. • Number of certified Canadian Greenships. *Non-Road Freight Efficiency Program* • GHG reductions due to the program. *EMS* • Workshop attendance and feedback from participants. • Number of transportation partnerships established through sharing of best practices.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
5.2: ICAO Standards Transport Canada will work with partners to develop new aircraft emissions standards and operational practices that address concerns regarding local air quality and global climate change, from 2004/2005 to 2006/2007. **Partners:** Air Transport Association of Canada (ATAC); International Civil Aviation Organization's (ICAO) Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP).	• Participate in the CAEP working groups responsible for addressing aircraft engine emissions from the technical and operational perspectives, on an ongoing basis. • Promote operational measures for fuel and emissions reduction from aviation to Canadian carriers and operators, on an ongoing basis, including a third international workshop in 2004/2005.	• Estimated benefits of the standards developed and recommended measures proposed. • Number of events held and amount of promotional material distributed. • Workshop attendance and feedback from participants.
5.3: IMO Standards on Marine Pollution Transport Canada will work with partners and stakeholders in 2004/2005 – 2006/2007 to develop Canadian standards, monitor compliance, influence global marine transportation standards, and ultimately reduce and prevent water pollution. Transport Canada will incorporate appropriate provisions into Canadian law through the *Canada Shipping Act* (CSA). **Partners:** Transportation stakeholders; International Maritime Organization (IMO).	• Develop new regulations and standards for ballast water management in Canada, by 2004/2005. • Develop new regulations under the revised CSA 2001 that will include recent initiatives by the IMO in areas such as anti-fouling systems, by 2006/2007. • Participate in the development of international guidelines to address areas such as the recycling of ships, on an ongoing basis.	• Number of provisions or regulations incorporated into the CSA. • Number of new guidelines developed.

Challenge 6: Improve decision-making by governments and the transportation sector.

What is the challenge?
To understand transportation issues fully, including a better understanding of the scale of transportation activities, their impacts (positive and adverse), and the cost and benefits of policy measures. To use and disseminate better information, and to use better decision-making processes and frameworks to reach more balanced, timely, transparent and effective decisions.

Why is it important?
Better information leads to better decisions. Given the importance of transportation to the economy, society and the environment, it is essential that governments and stakeholders have access to accurate and reliable data and analysis.

Sustainable development is best demonstrated through the process of assessing environmental, economic and social considerations, and reaching conclusions on the appropriate balance and integration of goals.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
6.1: Transportation Data Initiative Transport Canada proposes to amend the *Canada Transportation Act* provisions on data collection to ensure the availability of consistent, useful information on the various elements of the transportation system. The federal-provincial-territorial Climate Change Data Strategy Steering Committee (chaired by Transport Canada) will, by 2005/2006, improve data available by implementing a strategy to: • improve national and provincial estimates of vehicle fuel use; and, • improve provincial and regional activity data by exploring the feasibility of obtaining records of vehicle odometer readings. **Partners:** Statistics Canada and other jurisdictions.	• Propose amendments to the *Canada Transportation Act*. • Initiate a national survey of fuel use, as an addition to the Canadian Vehicle Survey (CVS), in 2003/2004. • Report on estimates of road vehicle fuel use, in 2005/2006. • Report to the Council of Deputy Ministers on the results of the odometer reading feasibility study and make recommendations for the Council's consideration, in 2004/2005.	• National survey of fuel use results. • National and provincial estimates of road vehicle fuel use. • Results of the odometer reading feasibility study and recommendations for possible implementation by jurisdictions.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES

6.2: Understanding Economic, Social and Environmental Costs of Transport
Transport Canada will increase its understanding of the full cost implications of, and better pricing signals for, the use of different modes of transportation.
 	
Transport Canada will conduct a number of studies and research projects, in 2004/2005, to help fill analytical gaps identified during the work of the Transportation Climate Change Table; and, to contribute to a national perspective on key sustainable transportation issues.
 	
Partners: Other federal departments; other levels of government.
	As a follow-up to the Transportation Table work, the department will:
	• Complete a national study, in 2003/2004, to improve understanding of traffic congestion and develop recommendations for follow-up in an experts workshop, by 2004/2005.
	• Undertake a review of the costs and impacts of transit investments in achieving a range of urban transit ridership targets, in 2004/2005.
	• Undertake a survey of intermodal freight terminals to improve the knowledge of intermodal freight transportation, and provide a profile of intermodal terminal data, by 2004/2005.
	• Improve understanding and promote use of the transit and road investments cost-benefit model, in 2004/2005.
	• Develop a full financial cost accounting framework for all modes of transportation identifying, to the extent possible, their full economic, social and environmental costs.
	• Contribute to the development of the federal government's energy consumption analytical/ forecasting tool, and explore options to improve urban passenger, freight and inter-urban modelling, beginning in 2004/2005.
		• Results of national congestion study. Assessment of workshop participant feedback.
		• Usefulness of the studies and tools will be measured though:
		  • integration of the results in Transport Canada's and/or federal government decision process; and,
		  • integration with the Federal government's energy consumption analytical/ forecasting model.
		• Improved understanding and use of cost-benefit model, as measured by training conducted and feedback received.
		• Distribution of results of the transit investment study.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
6.3: Improve the Conduct of Strategic Environmental Assessments The department will evaluate and improve current Strategic Environmental Assessments (SEA) tools and methods, to simplify and better integrate the conduct of SEA with the policy analysis framework. The department will also assess and promote greater compliance with its policy on SEA, beginning in 2004/2005.	• Provide SEA training sessions to departmental staff at least once per year. (Also refer to commitment 7.1) • Promote awareness of the requirements of the SEA Cabinet Directive and the Transport Canada SEA Policy, on an ongoing basis. • Conduct annual evaluations of a sample of completed SEA documents, to assess whether they meet the requirements of the SEA Cabinet Directive and the Transport Canada SEA Policy, and to determine whether improvements to guidance and awareness materials are needed, beginning in 2004/2005.	• Number of employees to participate in SEA training. • Results of annual evaluations of sample completed SEA documents.
6.4: Sustainable Transportation Lens Develop a *Sustainable Transportation Lens*, by 2006/2007, that will serve as a tool to enhance Transport Canada's ability to make integrated decisions. If successful, the Lens could be institutionalized and promoted within Transport Canada's decision-making process. The Lens could also be shared with the transportation sector for use within other organizations.	*Phase 1* – Develop and pilot the *Sustainable Transportation Lens* • Develop a prototype of the Lens, by 2004/2005. • Pilot the Lens on 3 case studies within the department as a means of testing the product and obtaining feedback for improvement, by 2005/2006. • Evaluate the success of the pilot and determine whether to move on to Phase 2, by 2005/2006. *Phase 2* – Publish and release the *Sustainable Transportation Lens* (conditional on success of Phase 1) • Publish and release the *Sustainable Transportation Lens* for use by decision-makers within the department, by 2006/2007. • Develop training workshops to be offered on an ongoing basis, starting in 2006/2007.	*Phase 1* • Success of the pilot as measured by evaluation forms. *Phase 2* • Number of employees to receive a copy of the Lens. • Number of employees to receive training on the Lens. **Note:** The long-term (i.e. post 2006/2007) measures would include the uptake of the Lens and its impact on decision-making.

Challenge 7: Improve management of Transport Canada operations and lands.

What is the challenge?
To improve environmental management within the department and take action to mitigate the environmental impact of the department's operations. To promote enhanced environmental management by other organizations in the transportation sector operating on federal lands, and those under federal jurisdiction.

Why is it important?
A systematic approach to environmental management allows organizations to understand the nature of their environmental impacts and plan accordingly. By adopting best practices for environmental management, Transport Canada can reduce its own environmental impacts and set an example for others in the transportation sector. Although the department no longer operates many components of the transportation system, it retains a role and responsibility as landlord and overseer, to ensure appropriate environmental management by other organizations. Overall, Transport Canada is in a good position to demonstrate leadership on environmental management and disseminate best practices.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
7.1: Transport Canada Environmental Management System Transport Canada will implement its Environmental Management System (EMS) on an ongoing basis, including new targets that focus on priority areas in the department's operations. (See Appendix B for Transport Canada's complete Environmental Management System Framework)	*Hazardous Materials Management* • Ensure that 100% of owned and operated facilities having equipment containing Ozone Depleting Substances (ODS) have ODS Management Plans, on an ongoing basis. *Drinking Water* • Ensure safe drinking water at department owned and operated facilities, on an ongoing basis. • Develop a TC training course for safe drinking water for TC owned and operated facilities, by 2005/2006. *Green Commuting and Business Travel* • Achieve a 5% increase in the number of employees green commuting in urban areas where services exist, by 2006/2007. • Achieve a 5% increase in the number of sustainable business travel trips in Quebec region and Headquarters, in urban areas where services exist, by 2006/2007. *Environmental Assessment (EA)* • Use the Environmental Assessment Quality Assurance Monitoring Program annually to identify strengths and weaknesses	• Number of EMS targets that have been achieved. (See Appendix B for specific performance indicators)

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
7.1	in the departmental EA program. (Also refer to commitment 7.5.3) • Provide annual training and awareness sessions for departmental staff and Crown Corporations. (Also refer to commitments 6.3 and 7.5.1)	
7.2: Environmental Monitoring Program for National Airports System (NAS) Airports Transport Canada will conduct reviews at NAS airports to confirm that appropriate systems are in place to ensure compliance with regulations and best practices and to identify existing or potential liabilities, on an ongoing basis.	• The department will ensure that all NAS airports are regularly evaluated using Transport Canada's 2000 Environmental Property Evaluation Protocols, on an ongoing basis. • The department will track deficiencies observed through its monitoring program and ensure that corrective action is taken to address them, on an ongoing basis.	• Number of evaluations conducted each year. • Number of non-compliances or non-conformances identified per facility per year, and corrective action taken.
7.3: Churchill Airport Solar Wall/Supplemental Heating Trial Subject to available funding, Transport Canada, Prairie and Northern Region, will conduct a three-year Solar Wall/ supplemental heating trial at Churchill Airport in Churchill, Manitoba. The project will be a trial for the implementation of supplemental energy technology at other facilities. The trial will extend from 2004/2005 – 2006/2007.	• Conduct a preliminary feasibility study, in 2004/2005. • Undertake baseline monitoring data collection, in 2004/2005. • Installation of solar wall, in 2004/2005. • Monitoring of effectiveness, in 2005/2006 and 2006/2007. • Savings of 6.6% of the annual cost of electric heating and the associated savings in greenhouse gas emissions. • Complete a final report with findings and recommendations for potential application at other facilities, in 2006/2007.	• Actual energy savings and GHG reduction attributable to solar wall. • Cost/benefit of the solar wall.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES

7.4: Pickering Green Space Lands
Transport Canada will prepare a Green Space Master Plan with short-term and long-term management scenarios, by 2003/2004. The Green Space Master Plan will determine how to manage these lands, consistent with the federal government's Green Space Strategy, to protect the federally owned portions of the Oak Ridges Moraine and areas around the Rouge Park.
 	
Partners: Pickering Green Space Lands tenants; local governments; key stakeholder groups/organizations.
	• Prepare and implement a comprehensive Long-term Green Space Implementation Plan, consistent with the Green Space Master Plan for the management and preservation of the Pickering Green Space Lands, by 2006/2007.	• Environmentally sensitive areas are protected, as measured by the area of land conserved/protected.
		• Long term re-naturalization, preservation, enhancement and restoration of watersheds, corridors, linkages and infrastructure (buildings), as well as the preservation of cultural heritage, as measured by:
		  • Number of sites/structures preserved and/or restored.
		  • Number of Green Space Lands trail connections, with surrounding established trails.
		  • Number of agricultural best practices adopted.

7.5.1: Environmental Assessment – Extend CEAA to Federal Transportation Entities Not Currently Subject to CEAA Transport Canada will work with partners to implement amendments to the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA), and develop regulations to bring entities not currently covered (e.g., airports and Crown Corporations) under the authority of CEAA by 2005/2006, with the objective of applying the Act to all projects on federal lands. **Partners:** Canadian Environmental Assessment Agency; other federal departments; TC Crown Corporations; airport authorities and tenants.	• Work with partners to develop EA regulations for Airport Authorities, by 2004/2005. • Work with partners to develop an EA framework for Crown Corporations, including regulations where appropriate, by 2005/2006.	• Implementation of Airport Authority EA Regulations. • Implementation of EA framework and regulations for Crown Corporations.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
7.5.2: Environmental Assessment – Develop a Departmental Policy Statement for Situations Where TC Initiatives do not Require an Environmental Assessment under CEAA For cases where the CEAA does not apply to a project or activity, Transport Canada will develop policy guidance to encourage staff to consider these initiatives within the Environmental Management System framework, and evaluate potential environmental impacts where appropriate.	• Circulate the policy statement to TC senior management, and incorporate the statement in TC environmental assessment guidance material, by 2004/2005. • Review policy statement to evaluate applicability at operations level, by 2005/2006.	• Results of evaluation of the policy statement's applicability at the operational level.
7.5.3: Environmental Assessment – Improve the Conduct of Environmental Assessments of Projects Involving Transport Canada Transport Canada will initiate periodic reviews, beginning in 2004/2005, to evaluate Transport Canada's existing EA framework of procedures, training and reporting, in order to identify areas that require revising or updating to improve the overall effectiveness of the EA program.	• Using the EA Quality Assurance Program (QAP), conduct a monitoring review once per year, beginning in 2004/2005, for at least one regional or Headquarters group, of a representative sample of environmental assessments completed under CEAA. (Also refer to commitment 7.1) • Follow-up on QAP recommendations with appropriate regional or Headquarters group, to determine whether improvements to guidance and awareness materials are needed, by 2006/2007.	• Improvements to the environmental assessment process as a result of follow-up on QAP recommendations.

COMMITMENTS	TARGETS	PERFORMANCE MEASURES
7.6: Conduct Natural Resource Inventories Transport Canada will expand the Natural Resource Inventory (NRI) pilot project at Churchill Airport to other Transport Canada-owned airports, and explore incentives for adoption by NAS airports. Transport Canada, Prairie and Northern Region, will present and make available the results of the findings of the Churchill NRI, in 2004/2005. Prairie and Northern Region will also provide information and support to TC regions, beginning in 2004/2005, to assist them in conducting NRIs on properties under their stewardship. Rare and endangered species identified will be included in TC national database to assist in their strategic management. Transport Canada, Pacific Region will conduct an ecological inventory at Sandspit Airport, by 2005/2006. The inventory will satisfy requirements of the *Species at Risk Act* as well as other federal environmental legislation. Transport Canada, Atlantic Region will work in partnership to develop a NRI, by 2006/2007, which will include comprehensive, accurate and objective information with respect to Atlantic Canada's natural heritage. **Partners:** Atlantic Canada Conservation Data Centre in the Atlantic Region.	*Prairie and Northern Region* • Present NRI implementation template information to TC regions, in 2004/2005. • Present NRI findings to Churchill regional stakeholders, in 2004/2005. • Completion and distribution of NRI video, in 2004/2005. • Monitoring of key environmental parameters at Churchill Airport, in 2005/2006. • Provide assistance to regions and Headquarters in NRI application to sites, beginning in 2004/2005. • Development of NRI website, in 2005/2006. • Review NRI model and identify changes to include in a revised version, in 2006/2007. • Produce a report on TC implementation of NRI, in 2006/2007. *Pacific Region* • Complete a Natural Resource Inventory for Sandspit Airport, by 2005/2006. • Integrate management plans that reflect results of this inventory into the Airport's Environmental Management System, by 2006/2007. *Atlantic Region* • Complete a NRI for all remaining Transport Canada Atlantic Region owned and operated Airports (Wabush and St. Anthony), by 2005/2006. • Complete a NRI for all remaining Transport Canada Atlantic Region owned and operated Ports, by 2006/2007.	*Prairie and Northern Region* • Number of TC properties that implement NRIs, reported annually. • Results achieved by NRI projects, specifically related to increased habitat and species identification and protection at each site, reported annually. *Pacific Region* • Minimized ecological impacts and/or risks of ecological impacts to natural resources at Sandspit Airport through implementation of improved management practices. *Atlantic Region* • Number of site specific NRI's completed. • Number and variety of rare or endangered species identified as part of this process. • Report annually on the measures established to protect species or communities at risk.

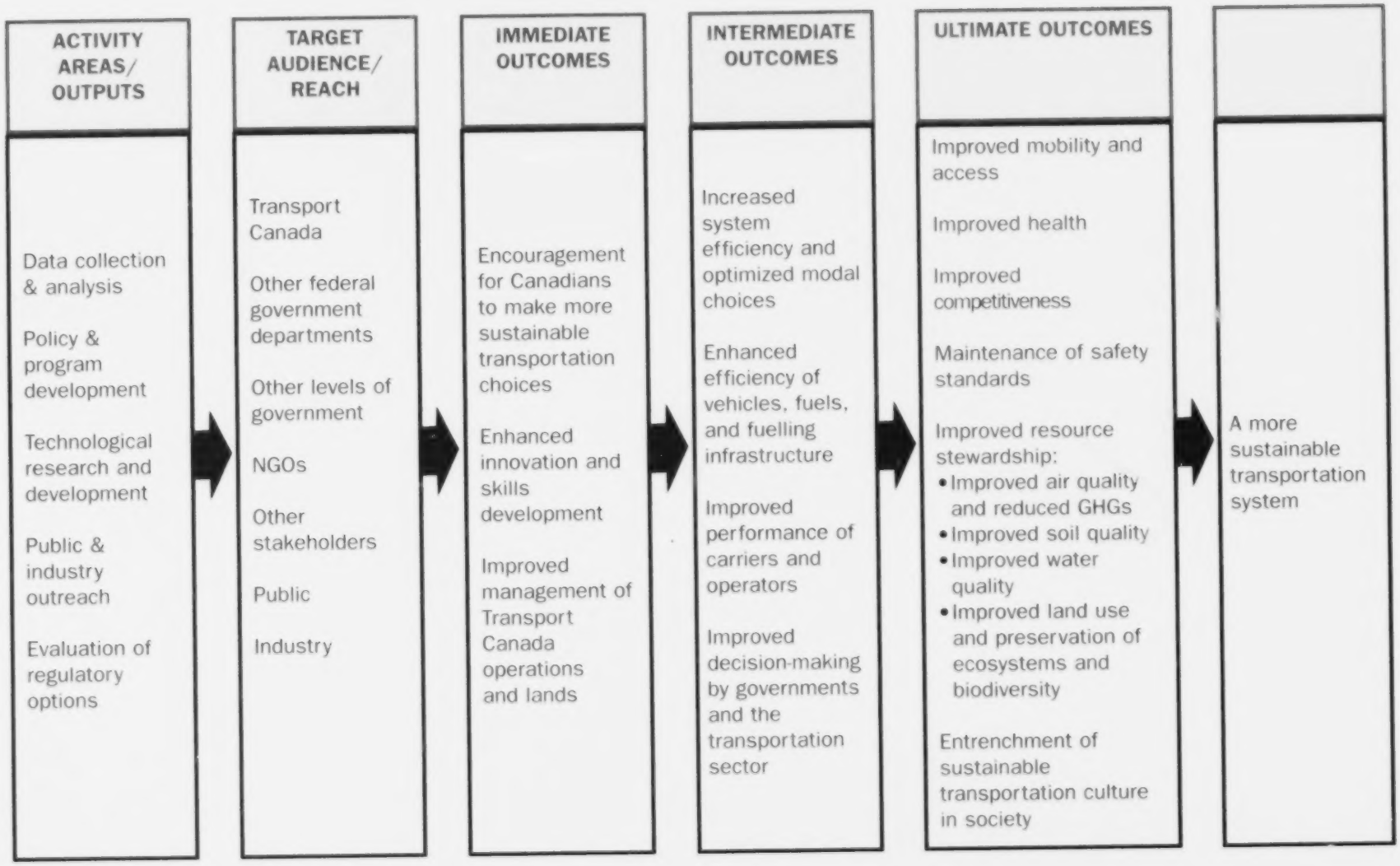
PART 6:

MEASURING PERFORMANCE

Transport Canada developed a results chain (Figure 6.1). The first step in the results chain is the activity, as defined by individual commitments. The activity can be aimed at various audiences (e.g., Transport Canada, other government departments, non-governmental organizations, industry, and the public). The results or outcomes of the activity are defined as either immediate or intermediate, and these outcomes are the strategic challenges for the third strategy. The ultimate outcomes (e.g. improved air and water quality) and, finally, a more sustainable transportation system, depend on meeting these strategic challenges.

Transport Canada will also work to improve sustainable transportation indicators, including urban indicators. This will build on work undertaken in the *Sustainable Development Strategy 2001-2003*. The purpose is to develop a set of indicators to assess Canada's progress towards sustainable transportation.

Figure 6.1 Transport Canada 2004-2006 Sustainable Development Strategy Results Chain



PART 7:

FROM WORDS TO WORK

An integral part of any sustainable development strategy is a well thought out plan to systematically carry out that strategy, clearly demonstrate its positive impacts, and encourage ongoing improvement — in essence, to move effectively from words to work.

Transport Canada's second sustainable development strategy took steps to improve the department's system for managing the strategy and implementing its commitments (see Appendix C for a summary of the sustainable development strategy review). The department adopted the ISO 14001 model to address the policy, planning, implementation and operation, checking and corrective action, and management review processes for the strategy. Figure 7.1 portrays the major components of the ISO management system.

Figure 7.1
A Continual Improvement Model for Sustainable Development

Transport Canada will continue to improve its ability to monitor progress in implementing its sustainable development commitments and targets, based on the ISO 14001 model as follows:

Policy

- Transport Canada will highlight key 2004-2006 SDS commitments, targets and indicators in the department's annual Report on Plans and Priorities.
- Transport Canada recognizes that the support of the department's senior management is critical. The department will undertake an annual assessment of accountability accords of those senior managers responsible for implementing specific actions in the strategy, to ensure that the 2004-2006 SDS commitments are reflected.

Planning

- Transport Canada will continue to hold regular meetings (for the 2004/2005 – 2006/2007 period) of the department's internal Sustainable Development Strategy Committee to oversee and coordinate implementation of the strategy, and to provide a forum for sharing sustainable development information and best practices across departmental groups and regions, by 2003/2004.

Implementation and Operation

- Transport Canada will undertake a review of training and competency needs for staff involved in the implementation of sustainable development commitments and objectives, by 2004/2005. The department will develop and implement a training plan to ensure that Transport Canada sustainable development training courses are available as required.
- The Sustainable Development Capacity Course, piloted under the 2001-2003 SDS, will be offered regularly to Transport Canada employees, beginning in 2004/2005.
- The department will undertake additional efforts to increase employee awareness and understanding of sustainable transportation. This will include learning events and sustainable transportation articles in departmental newsletters on an ongoing basis.

Checking and Corrective Action

- A status report on sustainable development commitments, targets and indicators will be included in the department's annual Departmental Performance Report.
- Transport Canada will produce an annual SDS Progress Report, supplemental to the departmental performance report. The results of this report will be presented annually to Transport Canada's senior management committee.
- Transport Canada will develop an SDS reporting framework that will include standards and guidelines for reporting progress on SDS commitments and monitoring and implementing corrective action, by 2003/2004.

Management Review

- Transport Canada will conduct a review of its sustainable development strategy every three years — the next taking place in 2005/2006.
- Transport Canada will engage its external National Advisory Group, beginning in 2005/2006, to provide strategic direction on the department's sustainable development priorities, review progress of strategy implementation, and make recommendations pertaining to review findings.

APPENDIX A: STAKEHOLDER CONSULTATIONS

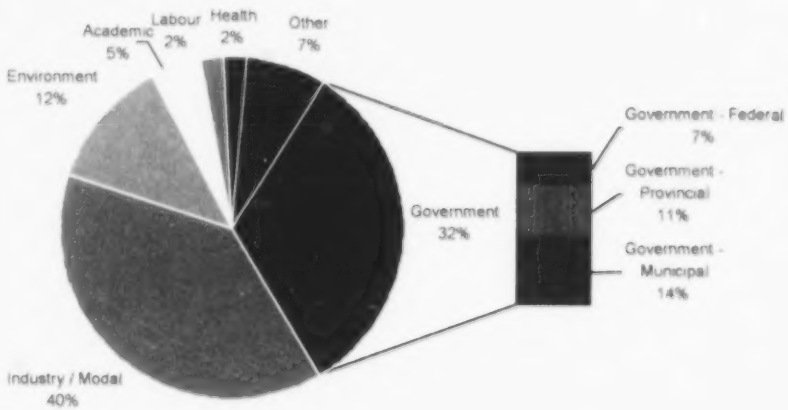
Transport Canada recognizes public consultation as a vital element in designing its Sustainable Development Strategy. In promoting sustainable transportation, Transport Canada must work in cooperation with other federal departments, other levels of government, academia, non-governmental organizations and others. The department received considerable input from across Canada that was instrumental in shaping the *Sustainable Development Strategy 2004-2006*.

A key component in forming this strategy was Transport Canada's National Advisory Group, a multi-stakeholder group mandated to advise the department on the development of the strategy. Beginning in January 2003, the department met with the Advisory Group to receive their advice on the development of *Sustainable Development Strategy 2004-2006*. In particular, the group provided feedback on the approach to developing the strategy, issue scan, discussion paper, consultation process, and final strategy.

Throughout the month of June 2003, Transport Canada conducted consultation sessions in Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montreal, Moncton, and St. John's. Organized by the department's regional offices and attended by a broad range of stakeholders and partners, these sessions were designed to help define the challenges and commitments for the department's 2004-2006 Strategy.

To facilitate the consultation process, Transport Canada prepared a discussion paper on sustainable transportation and what Transport Canada could do to foster a more sustainable transportation system. This paper provided an assessment of the second strategy. It identified what the department sees as the key sustainable development issues facing Transport Canada and the transport sector, and proposed seven priority challenges and a number of commitments or activities that could be undertaken in the 2004-2006 Strategy. Transport Canada sent the discussion paper to federal and provincial partners as well as stakeholders invited to the sessions. The department also posted the discussion paper on its Internet site, providing the public with an opportunity to review the paper and submit written comments to the department. Over 175 stakeholders attended the sessions and the department received over 25 written submissions.

Identification of Participants* by Sector



* in person or in writing

Stakeholders made a number of recommendations on the discussion paper, particularly with respect to the proposed challenges and commitments or activities. In general, stakeholders felt that Transport Canada should:

- Continue to take a leadership role on sustainable transportation and act as a facilitator in bringing key players together;

- Make stronger links in the strategy between land-use planning, intermodal connections, and encouraging appropriate modal choices;

- Increase the profile of active transportation in the strategy by both promoting active transportation and supporting the development of the necessary infrastructure to ensure the safety of users;

- Work with the department of Finance on a taxation policy that would promote transit use (e.g. tax exempt transit passes) and, more broadly, support sustainable transportation;

- Ensure clear roles and responsibilities for data collection and the standardization of data formats, and ensure that data is shared and made readily accessible;

- Implement measures to balance car advertisements with sustainable transportation messages;

- Expand the scope for alternative fuels; and,

- Make the commitments, targets and performance measures more concrete and measurable and ensure that the performance measures are more outcome-oriented.

Stakeholder comments were incorporated into the strategy where possible. Commitments, targets and performance measures are now more concrete and an effort has been made to make the measures outcome-oriented. The department strengthened or added commitments on active transportation, intermodal transportation, adaptation to climate change, air quality, urban transportation, and financing for infrastructure. Transport Canada is limited in its ability to make proactive commitments in areas outside its jurisdiction, such as fiscal and tax measures and regulations for car advertisements or off-road vehicles. A report of the consultations and key messages from each of the sessions are available at: www.tc.gc.ca/envaffairs/english/sustain.htm.

Participants in the Stakeholder Consultations

Members of the National Advisory Group:

Air Transport Association of Canada
The Centre for Sustainable Transportation
Bison Transport
Transportation Association of Canada
Association of International Automobile Manufacturers of Canada
Canadian Shipowners Association
Government of Alberta
Canadian Automobile Association
Canadian Vehicle Manufacturers Association
York University Centre for Applied Sustainability
The Railway Association of Canada
University of Manitoba
National Guide to Sustainable Municipal Infrastructure
Canadian Urban Transit Association
TRIMAP Communications
Pollution Probe
City of Toronto
Friends of the Earth
Canadian Trucking Alliance
Supply Chain and Logistics Canada
Canadian Industrial Transportation Association

Groups consulted on the Sustainable Development Strategy 2001-2003:
Representatives from these groups attended one or more of the eight stakeholder workshops or submitted their comments in writing.

Academic
Dalhousie University
Memorial University
Red River College
Ryerson University
Université du Québec à Montréal
UBC TREK Program - University of British Columbia
University of Manitoba
University of Winnipeg

Environment
Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie
Bathurst Sustainable Development
British Columbia Air Care Program
Better Environmentally Sound Transportation
Canadian Parks and Wilderness Society
City Green
Climate Action Network - Canada
Climate Change Central
Critical Mass
Defenders of Wildlife Canada
Ecology Action Centre (Halifax)
ENVironnement JEUnesse
Équiterre
Greenest City Environmental Organization
International Institute for Sustainable Development
Nature-Action Québec
Peterborough Green-Up
Resource Conservation Manitoba
Sierra Club of Canada
Sierra Club of Canada, Eastern Canada Chapter
Sustainable Calgary Society

Government – Federal
Agriculture and Agri-Food Canada
Canada Mortgage and Housing Corporation
Canadian Coast Guard
Environment Canada
Fisheries and Oceans Canada
National Capital Commission
Natural Resources Canada
NAV CANADA
Public Works and Government Services
Western Economic Diversification Canada

Government – Municipal
Agence métropolitaine de Transport
Calgary Transit
City of Burnaby
City of Calgary, Planning and Transportation Policy
City of Edmonton, Transportation and Streets
City of Kelowna
City of Moncton
City of Ottawa
City of Richmond
City of Toronto (Moving the Economy)
City of Vancouver
City of Windsor, Planning Department
City of Winnipeg
Fraser Basin Council
Gateway Council
Halifax Regional Municipality
Region of Durham
Regional Municipality of Peel
Resort Municipality of Whistler
Saskatoon Transit Services
Table d'aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve
Tourism Vancouver - The Greater Vancouver Convention and Visitors Bureau
Town of Markham

Government – Provincial
Agence de l'efficacité énergétique
Alberta Economic Development
Alberta Transportation and Infrastructure
British Columbia Ministry of Transportation
Government of Newfoundland and Labrador Department of Works, Services and Transportation

Government of Newfoundland and Labrador, Department of Mines and Energy
Manitoba Transportation and Government Services
Ministère de l'Environnement du Québec
Prince Edward Island Department of Community and Cultural Affairs: Culture, Heritage, Recreation and Sport Division
Culture and Sport Secretariat, New Brunswick
Ministère des Transports du Québec
Ministry of Water, Land & Air Protection
New Brunswick Department of Transportation
Nova Scotia Department of Transportation and Public Works
Nova Scotia Office of Health Promotion - Sport and Recreation Division
Ontario Ministry of Transportation

Health
Go for Green
New Brunswick Lung Association
Norwest Coop Community Health Care

Industry / Modal
Acadian Bus Lines
Aéroports de Montréal
Air Canada
Alberta Trailnet and Trailpaq
Alberta TrailNet Society
Alberta Trucking Association
Association des propriétaires d'autobus du Québec
Association of Canadian Port Authorities
Association of International Automobile Manufacturers
Atlantic Provinces Trucking Association
British Columbia Coalition of Motorcyclists
Belledune Port Authority
Black Creek Regional Transportation Management Association
Burlington Bikeway Committee
Canadian Automobile Association – British Columbia
Canadian Automobile Association – Quebec
Calgary Motor Dealers Association
Canadian Chamber of Commerce
Canadian Courier & Messenger Association
Canadian Enterprise Gas Products Ltd.
Canadian Pacific Railway
Canadian Trucking Alliance
Canadian Urban Transit Association
Cardinal Coach Lines
Cement Association of Canada
Cement Association of Canada, Ontario Region
Clean Energy Fuels
Day and Ross (Nfld.) Ltd./ Sameday Right-O-Way
ECO Fuel Sytems Inc.
Edmonton Trolley Coalition
Forest Engineering Research Institute of Canada, Eastern Division
Fraser River Port Authority
Hamilton Port Authority
Ideo Communications Solutions
Institute of Transportation Engineers – Southern Alberta Section
Kent Line/Atlantic Towing
Luscar Ltd.
Manitoba Trucking Association
Moncton Flight College Inc.
Muskoka Airport, The District Municipality of Muskoka
Newfoundland and Labrador Chamber of Commerce
Northern Transportation Company Limited
Ontario Trucking Association
Port de Montréal
Purolator Courier Ltd.
R.L. Spack Transportation Consultant Inc.
Rail Ways to the Future
Société de transport de l'Outaouais
Société de transport de Montréal
St. John's Transportation Commission
Sunbury Transport Ltd.
SuperBuild Corporation
Tecsult Inc.
The Railway Association of Canada
Thera-P-Cushion Inc.

Toronto Hoof & Cycle Courier Coalition
Toronto Transit Commission
Tourism Industry Association of Canada
Translink
Transport 2000 Canada
Transport 2000 Ontario
Vancouver Area Cycling Coalition
Vélo Québec
Victoria Transport Policy Institute
Vrtucar
West Coast Express
Yellowhead Highway Association

Labour
The Amalgamated Transit Union – Local 279
Canadian Labour Congress
Syndicat des débardeurs du Port de Montréal

Other/Interest Groups
Association Habitat Montréal
Behavioural Team
C Tour de lac Inc.
The Centre for Sustainable Transportation
Citizens for Better Transit
Les Conseillers ADEC
PROGETRANS
STOP
Vivre en Ville
Voyagez Futé Montréal
Way to Go! School Program

APPENDIX B: TRANSPORT CANADA'S ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM FRAMEWORK

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
1. Air Emissions	Release of greenhouse gases	To reduce greenhouse gas emissions associated with Transport Canada operations.	• Reduce Transport Canada greenhouse gas emissions by 4% from 1998/1999 baseline level, by 2006/2007.	• Review and update facility and vehicle inventory on an annual basis. • Calculate Transport Canada's greenhouse gas emissions, on an annual basis.	• Percentage change in Transport Canada's greenhouse gas emissions, measured in carbon dioxide equivalent per year.
	Fuel consumption	To reduce exhaust emissions from Transport Canada's fleet vehicles.	• 40% of new vehicle purchases between 2004 and 2006 to be alternative fuel vehicles.	• Purchase alternative fuel technology vehicles.	• Percentage of alternative fuel vehicles of total annual vehicle purchases.
	Energy consumption	To reduce the amount of energy used at Transport Canada owned and operated facilities.	• 4% reduction in the amount of energy used at Transport Canada owned and operated facilities, by 2006/2007.	• Collect data concerning energy consumption at Transport Canada owned and operated facilities, on an annual basis. • Compare annual energy usage data to 1998/1999 baseline.	• Percentage difference between current fiscal year's energy consumption and 1998/1999 baseline.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
2. Land Management	Soil and groundwater contamination	To assess Transport Canada's suspected contaminated sites.	Short-term target: • To assess Transport Canada's suspected contaminated sites, by 2007/2008.	• Conduct Environmental Site Assessments of suspected contaminated sites.	• Number of suspected contaminated sites assessed. • Total amount spent on assessment per fiscal year.
		To actively manage Transport Canada's known contaminated sites by using a risk-based priority approach, in accordance with the Federal Government Approach to Managing Contaminated Land.	Short-term target: • During 2004/2005 $25M will be spent on mitigating high priority contaminated sites. Long-term target: • To risk manage/ remediate Transport Canada's known contaminated sites, by 2010/2011. • To ensure that risk management plans are in place for all remaining known contaminated sites, by 2010/2011.	• To expend $25M, during 2004/2005, on mitigating the department's top priority sites. • To develop risk management plans for lower priority sites. • To remediate higher priority sites.	• Number of risk management plans developed. • Number of sites remediated. • Total amount spent on risk management/ remediation per fiscal year.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
3. Waste Management – Non Hazardous Waste	Quantity and type of waste going to landfills Conservation of natural resources	To increase landfill diversion rates at selected Transport Canada facilities.	• For facilities that currently have non-hazardous waste recycling, increase land diversion rates by 5%, by 2005/2006. • To assess where new non-hazardous waste recycling programs are warranted at Transport Canada facilities.	• To improve existing non-hazardous waste recycling programs, and implement new programs at Transport Canada facilities where warranted. • To conduct non-hazardous waste audits. • To report on the department's total annual waste diversion rate in the Sustainable Development in Government Operations: Greening the Federal House Report.	• Calculation of the department's non-hazardous waste diversion rate. • Number of new non-hazardous waste programs implemented each fiscal year. • Number of audits performed during the Sustainable Development in Government Operations reporting year. • Results of the non-hazardous waste audits.
		To increase Transport Canada employees' awareness of recycling options.		• Development of a Headquarters non-hazardous waste recycling web page.	• Number of unique visitors to the Transport Canada non-hazardous waste Headquarters recycling web page.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
4. Hazardous Materials Management	Soil and groundwater contamination	Operate and manage storage tanks using sound environmental management practices. (Note: Transport Canada will update this commitment when the Proposed Federal Petroleum Product and Allied Petroleum Products Tank System Regulation comes into force - expected date, 2004).	• To ensure 100% compliance with the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA) Tank Technical Guidelines for Transport Canada owned and operated tanks, on an ongoing basis.	• Conduct audits assessing storage tank compliance.	• Percentage of tanks in compliance with CEPA Tank Technical Guidelines. • Number of tanks audited per year.
	Air contamination	To ensure responsible management of equipment containing Ozone Depleting Substances (ODS) across the department.	• **To ensure that 100% of department owned and operated facilities having equipment containing ozone depleting substances have ODS Management Plans, on an ongoing basis.**	• Update ODS inventory. • Headquarters to develop a hands-on ODS Management Guide.	• Number and percentage of facilities inventoried for ODS. • Number and percentage of targeted facilities having ODS Management Plans. • Completion of the Guide and targeted distribution across the department.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
4.	Water (surface & groundwater) contamination	To prevent stormwater contamination from Glycol discharges.	• To ensure responsible management of Glycol at Canadian Airports, on an ongoing basis.	• Airports prepare Glycol monitoring results and submit them to Transport Canada annually - Transport Canada then produces the Glycol Monitoring Report that is issued to Environment Canada.	• Number of airports submitting Glycol monitoring results to Transport Canada. • Assessment of the actual results of the monitoring results.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
5. Water - Drinking Water	Provision of drinking water	To implement a Drinking Water Program applicable to Transport Canada owned and operated facilities.	• **To ensure safe drinking water for Transport Canada employees and the public, at department owned and operated facilities, on an ongoing basis.**	• Create an inventory of all Transport Canada owned and operated facilities that provide drinking water to employees and the public. • Use the Federal Drinking Water Program as a guide to create a Transport Canada Drinking Water Program.	• Approval of the Transport Canada Drinking Water Program. • Implementation of the program across the department.
		To develop and implement a training program for staff, in support of the department's Drinking Water Program.	• **To develop a departmental training course on safe drinking water, for use at Transport Canada owned and operated facilities, by 2005/2006.**	• To develop a departmental training course, by 2005/2006. • To offer the course once per fiscal year, through to 2006/2007.	• Number of training sessions held and number of participants attending the training sessions, per fiscal year.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
6. Environmental Emergency Response	Soil, air, water (surface and groundwater) contamination	Ensure prevention and preparedness in the event of environmental emergencies at Transport Canada owned and operated facilities.	• Continue to maintain the environmental emergency plans that are in place for all Transport Canada owned and operated facilities.	• Review and update the environmental emergency plan inventory on an annual basis.	• Number of facilities that require environmental emergency plans and number of plans in place. • Number of plans reviewed and updated, per fiscal year.
			• To develop a Transport Canada training plan, by 2004/2005, and deliver one training session per fiscal year or as deemed required, through to 2006/2007.	• By December 2004, a Transport Canada training course will be developed for departmental employees and Transport Canada owned and operated facilities. • Training course to be offered once per fiscal year, through to 2006/2007.	• Number of training sessions held and number of participants that attended training, per fiscal year.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
7. Green Commuting and Business Travel	Awareness of Transport Canada employees about the impacts of commuting and business travel on the environment.	To provide all Transport Canada employees with better access to green commuting options.	• **To achieve a 5% increase in the number of employees using green commuting in urban areas where services exist, by 2006/2007.**	• Implement Green Commuting programs in Transport Canada facilities with more than 100 staff, using the baseline produced in 2002. The goal is to reach one facility per region.	• Percentage of staff using green commuting options from the baseline.
		To conduct a pilot project on sustainable business travel options with Quebec Region and Headquarters (i.e. use of environmentally friendly modes of transportation for business travel).	• **To achieve a 5% increase in the number of trips using sustainable business travel options in Quebec region and Headquarters, in urban areas where services exist, by 2006/2007.**	• Develop a baseline for business travel commuting options for Transport Canada employees in the NCR and Quebec Region as a pilot project, by 2005/2006. • Provide information on business travel options to Transport Canada employees in the Quebec region and at Headquarters, by 2006. • Develop and implement a Transport Canada Business travel policy for Headquarters and Quebec regions, by 2006.	• Approval by Transport Canada's Senior Management Committee of the Transport Canada Business Travel Policy, for Headquarters and Quebec Region. • The percentage increase in the number of trips using sustainable business travel options in the Quebec and National Capital Regions, from the baseline. • Increased awareness by employees, as measured by the number of unique hits on a business travel website.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
7.					• Number of people commuting in Quebec Region and Headquarters for business purposes by mode, per fiscal year.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
8. Environmental Assessment	Assessment of environmental impacts of projects involving Transport Canada, pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*.	To improve the quality of environmental assessments (EA) of projects involving Transport Canada.	• **Use the Environmental Assessment Quality Assurance Monitoring Program (QAP) annually, to identify strengths and weaknesses in the departmental EA program.**	• Conduct a monitoring review once each year, for at least one region or Headquarters group, of a representative sample of environmental assessments done under the *Canadian Environmental Assessment Act*.	• Improvements to the environmental assessment process as a result of follow-up on QAP recommendations.
	Promote awareness of the *Canadian Environmental Assessment Act* and its requirements among departmental staff and Crown Corporations.	To develop and deliver guidance material to departmental staff and Crown Corporations, to increase their awareness of the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act*.	• **To develop and deliver one awareness session to departmental staff and Crown Corporations per fiscal year, or as deemed warranted, through to 2006/2007.** • **To develop guidance material as required.**	• To continue to develop guidance and awareness material regarding the *Canadian Environmental Assessment Act*. • To deliver one awareness session to departmental staff and Crown Corporations once per fiscal year, or as deemed warranted, through to 2006/2007.	• Number of awareness sessions held per fiscal year.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

ENVIRONMENTAL ASPECT	ENVIRONMENTAL IMPACT	OBJECTIVES	TARGETS	ACTIONS	PERFORMANCE INDICATORS
8.	Assessment of environmental impacts of Transport Canada policies, plans and programs, pursuant to the Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (SEA).	To promote compliance with the Cabinet Directive and Transport Canada's SEA Policy Statement.	• **Provide annual training sessions for departmental staff on Strategic Environmental Assessment.**	• Conduct annual evaluations of a sample of completed SEA documents to assess whether they meet the requirements of the SEA Cabinet Directive and the Transport Canada SEA Policy. Determine whether improvements to guidance and awareness materials are needed.	• Results of annual evaluations of sample SEA documents and improvements made to the guidance and awareness materials.

Note: New EMS targets associated with the 2004-2006 SDS are indicated in bold.

APPENDIX C: RESULTS OF TRANSPORT CANADA'S SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY REVIEW

TRANSPORT CANADA'S FIRST TWO SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGIES

In December 1997, Transport Canada tabled its first sustainable development strategy in Parliament. Spanning the department's internal operations as well as its policies, programs and legislation, the strategy was made up of eight strategic challenges and 47 commitments to action.

Transport Canada's second sustainable development strategy was tabled in February 2001. In this strategy, the department reported on progress in implementing the 1997 strategy, and identified how it would build on the accomplishments and lessons learned from the first strategy. The department structured its *Sustainable Development Strategy 2001-2003* around seven strategic challenges, which defined areas critical to sustainable transportation. The strategy also identified 29 commitments and more than 100 targets in areas where Transport Canada could make an important difference within its mandate.

Traditionally, Transport Canada has focused on ensuring that Canada's transportation system is both safe and efficient (i.e. social and economic considerations). As a result, the second strategy focused primarily on the environmental aspects of transportation, and how to better integrate environmental concerns with the department's existing safety and economic roles. The second strategy also recognized the department's intent to more fully address the social and economic aspects of transportation in future sustainable development strategies.

Transport Canada's first two sustainable development strategies have been important steps in integrating sustainable development into Transport Canada's activities. They have provided a solid foundation upon which to continue the journey towards a more sustainable transportation system for Canada and Canadians.

DID THE DEPARTMENT DO WHAT IT SAID IT WOULD DO?

In early 2003, Transport Canada's Corporate Audit and Advisory Services carried out a review of the management framework of *Sustainable Development Strategy 2001-2003* and assessed the extent to which the goals, objectives and targets had been met. The review also assessed the degree to which the recommendations from the previous management review have been implemented. For the complete report of the management review, please visit: http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm.

This review revealed that at the time of the review approximately 80 percent of the commitments and more than 70 percent of the targets were either on-track or complete. However, an inconsistency in reporting was observed, as some commitments had been listed as on-track in the progress report, but the associated targets were reported as either complete or behind schedule.

In response to the management review's observations and recommendations on reporting, Transport Canada developed guidelines for reporting progress towards sustainable development strategy commitments to ensure accurate and consistent reporting across the department.

The main findings of the Management Review are outlined in the following table.

2001-2003 Sustainable Development Strategy Management Review Findings:

- Although support for sustainable development is provided and linked within the department through various planning and vision documents, a stronger link could be created to support the program by promoting greater management commitment.
- Clear descriptions of the commitments and better linkages between the commitments, targets and performance measures will provide more measurable outputs and outcomes.
- Access to the current status of all commitments in the SDS was not available to the various Offices of Primary Interest responsible for implementing the commitments. Horizontal sharing of information throughout the department related to the progress of commitments is a key element to the success of the strategy.
- The criteria used to assess the department's sustainable development management framework reflected the management principles set out by the International Organization for Standardization (ISO) in its 14000 series of standards.
- Significant sustainable development goals and objectives have been established and documented within the department, with initiatives such as the Strategic Environmental Assessment (SEA) policy, awareness sessions and sustainable development courses provided by the department.
- Performance measures were developed and incorporated into the second strategy. Further development is required, as baselines/metrics have not been incorporated into many of the targets and performance measures.
- There is a requirement for more substantive and timely reporting on commitments, especially those that are behind schedule.
- Overall, the strategy contains commitments that are achievable and relevant. However, there is a need for the development of commitments that clearly define the results to be achieved.
- Transport Canada's Environmental Management System (EMS) provides the framework for the department to improve its overall environmental performance.

WHAT THE DEPARTMENT DID WELL

Changes introduced in the second sustainable development strategy produced a more clearly focused strategy that better met the expectations of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development. In comparison to the first strategy, Transport Canada reduced the number of commitments and targets by about 40 percent – from 47 commitments to 29, and from 185 targets to 111.

The management review of the 1997 strategy identified that there was a difficulty measuring performance due to a lack of performance indicators. As a result, 82 performance measures were developed for the 111 targets within the *Sustainable Development Strategy 2001-2003*.

The review also indicated that overall, sustainable development is well documented and publicized to stakeholders through various reporting mechanisms. For example, Transport Canada's 2002-2003 Departmental Performance Report identifies the *Sustainable Development Strategy 2001-2003* as a main document guiding the department's sustainable development and environmental initiatives, and provides an overview of the department's key

environmental outcomes, organized by the challenges outlined in the *Sustainable Development Strategy 2001-2003*.

LESSONS LEARNED: OPPORTUNITIES FOR IMPROVEMENT

Transport Canada's second Strategy was successful in building on and learning from the first. However, there is still room for improvement. The third Strategy attempts to move beyond the second by not focusing entirely on the environment, and including elements of the social and economic pillars of sustainable development.

A key area for improvement is in defining the commitments, targets and performance measures. Transport Canada should ensure that commitments are clear and achievable. The strategy should include better linkages between commitments, targets and performance measures. The performance measures should also be strengthened, so that they are more results-oriented and meaningful. These were important considerations in the development of the action plan for this strategy.

To improve the implementation of the strategy, the department will attempt to strengthen its internal training and tools for sustainable development. The department will follow-up on the recommendations of the Management Review, and develop a training strategy and reporting framework for the SDS. Part 7 of this strategy outlines the department's commitments related to its sustainable development management system.

APPENDIX D: SUSTAINABLE DEVELOPMENT PRINCIPLES FOR TRANSPORT CANADA

Transport Canada has adopted a set of principles that recognize sustainable development as among the highest of departmental priorities, and define how the department will apply the concept of sustainable development to the transportation sector. Transport Canada is committed to applying these principles to its policies, programs and operations, so that decisions will better reflect the goal of sustainable transportation.

SOCIAL PRINCIPLES

Safety and Health: Transportation systems should first be designed and operated in a way that protects the safety of all people. In addition to Transport Canada's commitment to prevent accidents, the department will strive to reduce the negative health impacts of transportation.

Access and Choice: Transportation systems should provide people with reasonable access to other people, places, goods and services. The department will promote a more diverse transportation system, including access to innovative alternatives (i.e. information technologies).

Quality of Life: Transportation is a key ingredient in the quality of life of Canadians. The department recognizes that transportation policies have a direct effect on people, and that it must consider the characteristics of different communities and regions across the country.

ECONOMIC PRINCIPLES

Efficiency: Transport Canada will use policies, programs and innovative approaches to support the productivity and competitiveness of Canada's transportation system and its contribution to the national economy. The department will explore ways of promoting efficient travel behaviour and sustainable transportation options.

Cost Internalization: The department recognizes the merit of "full cost pricing," whereby the costs of transportation reflect, to the extent possible, their full economic, social and environmental impacts. The department will assess barriers to sustainable transportation practices to better understand the full impact of its decisions.

Affordability: Transportation systems should be affordable. The department will promote sustained strategic investment in transportation through new partnerships, innovative financing and a clear identification of priorities. In seeking cost-effective solutions, it will promote options that include demand management and that foster an appropriate mix of modal alternatives.

ENVIRONMENTAL PRINCIPLES

Pollution Prevention: Transport Canada will work to ensure that transportation needs are met in a way that avoids or minimizes the creation of pollutants and waste, and that reduces the overall risk to human health and the environment.

Protection and Conservation: The department will apply sound environmental protection and conservation practices. It will support transportation systems that make efficient use of land and natural resources, preserve vital habitats and maintain biodiversity.

Environmental Stewardship: The department will continually refine its environmental management system so that its internal operations support sustainable development. As both custodian and landlord, it will consider the potential environmental impacts of new initiatives, and will apply risk management and due diligence practices consistently to its real property assets.

MANAGEMENT PRINCIPLES

Leadership and Integration: Transport Canada recognizes sustainable development as among the highest of departmental priorities, and accepts its responsibility to become a leader in sustainable transportation. The department will set priorities and responsibilities, allocate resources, and apply tools to integrate sustainable development into its policies, programs and operations.

Precautionary Principle: Where there are threats of serious or irreversible damage to the environment, the department will not use a lack of full scientific certainty as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation.

Consultation and Public Participation: The department will inform and engage employees, stakeholders and communities in its decision-making process as appropriate, and encourage them to participate in achieving the goal of sustainable transportation.

Accountability: The department will annually measure and report its progress in achieving its sustainable development objectives and targets. To this end, it will develop and refine sustainable transportation indicators.

GLOSSARY

Active Transportation:
Non-motorized transportation including travel modes such as walking, cycling, skating, skiing, and manual-powered wheelchair.

Adaptation to Climate Change:
Involves making adjustments in our social and economic activities to enhance their viability and reduce their vulnerability to climate change. This includes measures to reduce or avoid negative impacts of climate change, and also the steps taken to maximize new opportunities.

Advanced Technology Vehicles (ATVs):
Vehicles with available, or soon to be available, technologies able to improve fuel efficiency, reduce air emissions and contribute to the development of cleaner, sustainable transportation systems. Examples of advanced technologies include new powertrains and accessories (hybrid, electric, gasoline and diesel direct injection engines), new body construction and innovations (use of lightweight and/or recyclable materials, small size/dimensions and aerodynamics), lightweight metals and composites, and advanced emission control devices and fuels.

Canada-Wide Environmental Standards Sub-Agreement:
A framework for federal, provincial, and territorial Environment Ministers to work together to address key environmental protection and health risk reduction issues that require common environmental standards across the country. Transport Canada participated in the development of the first Canada-wide Standards on particulate matter and ozone, which will assist with meeting air quality standards.

Climate Change:
Human activities are altering the chemical composition of the atmosphere through the build-up of greenhouse gases that trap heat and reflect it back to the earth's surface. This is resulting in changes to our climate, including a rise in global temperatures and more frequent extreme weather events.

Cost Internalization:
See Full-Cost Accounting.

E-Commerce:
The paperless execution of commercial transactions and the electronic messages required to plan, monitor and complete the transport of persons or goods covered by the transactions.

Efficient Transportation:
An efficient transportation system is one which allows the maximum movement of people and goods, at the lowest economic, environmental and social cost.

Environmental Assessment:
A planning tool which systematically identifies and assesses the environmental effects of proposed projects before they occur, with the aim of taking the potential effects into account in project decision-making before irrevocable decisions are made.

Environmental Management System:
An Environmental Management System (EMS) is a systematic approach for organizations to bring environmental considerations into decision-making and day-to-day operations. It also establishes a system for tracking, evaluating and communicating environmental performance. An EMS helps ensure that major environmental risks and liabilities are identified, minimized and managed. The ISO 14001 standard, Environmental Management Systems, is the standard within the ISO 14000 series that specifies the requirements of an environmental management system. See also ISO 14000.

Freight Efficiency and Technology Initiative:
An initiative designed to reduce the growth of greenhouse gas emissions from the freight sector of transportation. As part of this initiative, three sub-objectives are intended to be achieved: i) to increase the freight transportation industry's participation in voluntary climate change initiatives, namely through voluntary performance agreements with the modal associations; ii) to increase the operating efficiency and environmental training and awareness amongst freight operators and shippers; and iii) to demonstrate and encourage the take-up of innovative environmental technologies and efficient best practices within the freight transportation sector.

Full-Cost Accounting (Cost Internalization):
An accounting method that determines total value or final price by internalizing non-market values such as environmental and social costs and benefits.

Green Commute:
Transport Canada's Green Commute program demonstrates alternatives to single occupancy vehicle trips in commuting to and from work. Alternatives include public transit, active transportation, car pooling and telecommuting.

Greenhouse Gases:
Greenhouse gases are gases that absorb and trap heat in the atmosphere and cause a warming effect on earth. Some occur naturally in the atmosphere, while others result from human activities. Greenhouse gases include carbon dioxide, water vapor, methane, nitrous oxide, ozone, chlorofluorocarbons, hydrofluorocarbons and perfluorocarbons.

HandyDART:
A public transit service which uses specially equipped vehicles designed to carry passengers with physical or cognitive disabilities who are unable to use public transit without assistance. HandyDART passengers are picked up at the accessible outside door of their residence and dropped off at the outside door of their destination.

Horizontal Result:
A horizontal result is an outcome that is produced through the contributions of two or more departments or agencies, jurisdictions, or non-governmental organizations.

Intelligent Speed Adaptation (ISA):
An in-vehicle system that informs the driver of the speed limit for the road being travelled, or automatically limits the vehicle maximum speed to the local limit.

Intelligent Transportation Systems (ITS):
The application, in an integrated manner, of advanced information processing (computers), communications, sensor and control technologies and management strategies, to improve the functioning of the transportation system.

Intermodal Transportation:
Intermodal transportation is the use of two or more modes to move freight or passengers from origin to destination. For freight, an intermodal movement includes all aspects of the supply chain involved in the movement and transfer of goods under a single freight bill. For passengers, intermodal movement means a seamless trip from origin to destination using more than one mode.

International Civil Aviation Organization (ICAO):
Formed under the 1944 Convention on International Civil Aviation, with aims and objectives "to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport." The Convention established certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner, and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically. Canada is a member.

International Maritime Organization (IMO):
Established in 1948 by the United Nations Maritime Conference, the purposes of the Organization are "to provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade; and to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships." The Organization has 158 Member States, including Canada.

ISO 14000:
ISO 14000 is a series of international, voluntary environmental management standards. Developed under International Organization for Standardization Technical Committee 207, the 14000 series of standards address the following aspects of environmental management: Environmental Management Systems (EMS), Environmental Auditing and Related Investigations (EA&RI), Environmental Labels and Declarations (EL), Environmental Performance Evaluation (EPE), Life Cycle Assessment (LCA), and Terms and Definitions (T&D). See also Environmental Management System.

Issue Scan:
An issue scan is an assessment of a department's activities in terms of their impact on sustainable development.

Kyoto Protocol:
An International Protocol negotiated in December 1997 under the United Nations Framework Convention on Climate Change in Kyoto, Japan. Under the Protocol, Canada agreed to reduce its emissions of greenhouse gases to 6 per cent below 1990 levels during the five-year period of 2008 to 2012. Canada ratified the Kyoto Protocol in December 2002.

Let's Drive Green Program:
A free Vehicle Emissions Inspection Clinic Program delivered by Environment Canada during the summer months. During these free clinics people are invited to get their vehicle emissions tested. There are no fees or fines for vehicles that fail and a pamphlet of tips is given out to help people reduce their impact on air pollution.

Logic Model:
A map that explains the links between activities, key outputs and expected results. It provides a framework for building a focused set of results indicators and is a means of shifting emphasis from inputs and outputs to the achievement of expected results.

Marpol Annexes:
The Marpol Annexes were established at an international convention on marine pollution, with Marpol Annex VI being intended to reduce the discharges of air pollutants from ships.

Moving On Sustainable Transportation (MOST) Program:
A contribution program established in 1999 by Transport Canada, to support projects that produce sustainable transportation education, awareness and analytical tools.

National Advisory Group:
A committee created in 1996 by Transport Canada, to advise the department on the development of its 1997 strategy. Composed of transportation and environmental experts, the National Advisory Group was re-established in 2000 and 2003 to advise Transport Canada on the development of the department's second and third sustainable development strategies.

Natural Resource Inventory:
A process of characterizing natural resources, identifying valued ecosystem components, and determining potential impacts.

Non-Renewable Resources:
Non-renewable resources are natural resources that are in fixed supply (i.e. minerals, oil, coal).

Performance Measure:
An indicator that provides information (either qualitative or quantitative) on the extent to which a policy, program or initiative is achieving its outcomes.

Pollution Prevention:
The use of processes, practices, materials, products or energy that avoid or minimize the creation of pollutants or wastes, and reduce overall risk to human health or the environment.

Precautionary Principle:
When there are threats of serious or irreversible damage, scientific uncertainty shall not be used to postpone cost-effective measures to prevent environmental degradation.

Sector Councils:
Organizations led by a partnership of representatives in a defined area of economic activity, who seek to identify and address current and anticipated human resource, skills and learning challenges in various areas of the Canadian labour market.

***Species At Risk Act* (SARA):**
Proclaimed in June 2003, the Act is one of a three part Government of Canada strategy for the protection of wildlife species at risk and to secure the necessary actions for their recovery. This three part strategy also includes commitments under the Accord for the Protection of Species at Risk, and activities under the Habitat Stewardship Program for Species at Risk. The Act complements existing laws and agreements to provide for the legal protection of wildlife species and conservation of biological diversity.

Strategic Environmental Assessment (SEA):
The systematic and comprehensive process of evaluating the environmental effects of a proposed policy, plan or program and its alternatives. SEA is a key tool for incorporating sustainable development considerations into government decisions.

Shortsea Shipping:
Generally refers to the movement of cargo and passengers by water, between points situated relatively closely to one another. This usually includes domestic shipping along coastlines, to and from nearby islands, or within lakes and river systems, but may also have an international element.

Sustainable Development:
Development that meets the needs of the present, without compromising the ability of future generations to meet their own needs.

Sustainable Development Strategy:
In accordance with the *Auditor General Act*, the strategy that each Minister responsible for a federal government department is required to submit to Parliament every three years, beginning in 1997. It outlines the department's goals and action plans for integrating sustainable development into its policies, programs and operations.

Sustainable Development Strategy Committee:
Comprised of managers from each group and region of Transport Canada, the Committee oversees the development of the department's sustainable development strategy, and provides a forum for sharing information and practices concerning sustainable development across the department.

Sustainable Transportation Lens:
A tool for promoting the more systematic consideration of sustainable transportation issues in the decision-making process. The lens would prompt decision-makers to consider specific questions or areas of analysis and would lead them to other existing tools when appropriate.

Transportation Demand Management (TDM):
A variety of strategies to influence travel behavior by mode, cost, time or route, in order to reduce the number of vehicles and to provide mobility options. TDM strategies

are often applied to achieve public goals, such as reduced traffic congestion, improved air quality, and decreased reliance on energy consumption. TDM strategies are also used by employers to reduce overhead costs, enhance productivity, and address other business problems such as employee turnover.

Urban Transportation Showcase Program (UTSP):
A five-year program created to demonstrate, evaluate and promote effective strategies to reduce GHG emissions from urban transportation. Through this program, Transport Canada will work in partnership with provinces and municipalities, to establish a number of transportation "showcases" in selected cities, for demonstrating and evaluating a range of urban transportation strategies within a broad planning framework. The Program's Information Network will disseminate information across Canada on effective GHG emissions reduction strategies and their co-benefits, including results of showcases.

World Summit on Sustainable Development (WSSD):
An international event held in August 2002 in Johannesburg, South Africa, which brought together tens of thousands of participants, including heads of state and government, national delegates and leaders from non-governmental organizations, businesses and other major groups. The Summit focused world attention and action on the difficult challenges of improving people's lives and conserving natural resources in the face of population growth, with ever-increasing demands for food, water, shelter, sanitation, energy, health services and economic security.

Transports Canada
Transport Canada

TP 13123B
(02/2004)

Stratégie de développement durable 2004-2006

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm

Canada

Stratégie de développement durable 2004–2006

Pour plus de renseignements, s'il-vous-plait visitez le site Web de Transports Canada au :
http: www.tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2004)

TP 13123 B

ISBN : 0-662-67869-9

Catalogue nº T22-104/2004

Imprimé au Canada sur papier recyclé

Transports Canada

MESSAGE DU MINISTRE

Pour préserver et raffermir le réseau de transport du Canada et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens, la politique des transports doit offrir un cadre qui vise les trois éléments des transports durables – le social, l'économique et l'environnemental.

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour préserver et rehausser notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Tels sont les objectifs qui se cachent derrière notre vision des transports au Canada.

Pour concrétiser cette vision, je suis heureux de présenter la *Stratégie de développement durable 2004-2006*. C'est la troisième fois que nous adoptons une telle stratégie. La première avait pour but de poser des fondations solides pour intégrer les préoccupations environnementales dans les décisions, les politiques et les programmes du Ministère. En vertu des réalisations et des leçons tirées de la première stratégie, grâce à la seconde, Transports Canada a adopté un ensemble de principes du développement durable et cerné des défis stratégiques et des engagements précis. Cette nouvelle stratégie s'inspire des succès enregistrés. Elle précise la notion de durabilité et établit un ensemble de sept défis et de 32 engagements pour les trois prochaines années.

Cette nouvelle stratégie se veut une autre étape dans la réalisation de notre objectif qui est d'offrir un réseau de transport plus durable à tous les Canadiens. Mais Transports Canada ne peut y arriver seul. Pour élaborer cette stratégie, le Ministère a fait appel à l'expertise d'un groupe consultatif national et d'autres ministères fédéraux, il a consulté les provinces, les territoires et les municipalités, et il a tenu compte des commentaires formulés par les Canadiens d'un océan à l'autre. Cette stratégie symbolise le plan de Transports Canada de prendre des décisions plus avisées de concert avec les intervenants du secteur des transports.

Nous savons bien que la durabilité des transports est une vision à long terme. Cela exige l'établissement de partenariats entre tous les ordres de gouvernement et tous les segments de la société canadienne. En collaborant ensemble, nous pourrons réaliser cette vision.

L'honorable Tony Valeri, C.P., député
Ministre des Transports

TABLE DE MATIÈRES :

MESSAGE DU MINISTRE i

SOMMAIRE v

PARTIE 1 : INTRODUCTION 1

PARTIE 2 : LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA 3

PARTIE 3 : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA 7

PARTIE 4 : LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS 11

PARTIE 5 : SEPT DÉFIS STRATÉGIQUES 17

DÉFI 1 : ENCOURAGER LES CANADIENS À CHOISIR LES MODES DE TRANSPORT PLUS DURABLES 19

DÉFI 2 : RENFORCER L'INNOVATION ET LE PERFECTIONNEMENT DES COMPÉTENCES 22

DÉFI 3 : ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME ET OPTIMISER LES CHOIX MODAUX 24

DÉFI 4 : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES VÉHICULES, DES CARBURANTS ET DES INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT 29

DÉFI 5 : AMÉLIORER LE RENDEMENT DES TRANSPORTEURS ET DES EXPLOITANTS 34

DÉFI 6 : AMÉLIORER LES DÉCISIONS PRISES PAR LES GOUVERNEMENTS ET LE SECTEUR DES TRANSPORTS 36

DÉFI 7 : AMÉLIORER LA GESTION DES OPÉRATIONS ET DES TERRES DE TRANSPORTS CANADA 39

PARTIE 6 : MESURE DU RENDEMENT 45

PARTIE 7 : PASSER À L'ACTION 47

ANNEXE A : CONSULTATIONS DES INTERVENANTS 49

ANNEXE B : CADRE DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT 54

ANNEXE C : RÉSULTATS DE L'EXAMEN DE LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA 67

ANNEXE D : PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR TRANSPORTS CANADA 71

LEXIQUE 73

SOMMAIRE

Le développement durable et Transports Canada

Les transports ont pour toile de fond un réseau complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. La dynamique de l'environnement, de l'économie et de la société touche la nature et l'ampleur des activités de transport, les conséquences de ces activités et notre façon d'y réagir. La nature et le volume des échanges commerciaux déterminent la demande de transport des marchandises. De même, le volume de la population, ses habitudes, ses niveaux de revenu et ses modes d'affectation des terres dictent les déplacements des passagers.

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour préserver et rehausser même notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement.

Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et rehausser la qualité de vie de tous les Canadiens, la politique des transports doit représenter un cadre qui cible les trois éléments des transports durables (les paramètres sociaux, économiques et environnementaux). Elle doit également donner aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être compétitifs et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ces éléments. La difficulté stratégique fondamentale consiste à concilier les trois éléments.

Transports Canada et d'autres ministères fédéraux ont présenté leurs deux premières stratégies de développement durable au Parlement en décembre 1997 et février 2001. Dans cette troisième stratégie, Transports Canada s'inspire des réalisations et des leçons tirées des deux premières. La stratégie précise le concept de durabilité et fixe de nouvelles cibles et mesures du rendement au sujet des principales questions des transports durables.

Le défi des transports durables

En raison de la taille et de la profonde dépendance du Canada à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports y revêtent une grande importance pour tous les Canadiens. Les transports (de surface, par bateau et par avion) relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination (peu importe qu'ils voyagent pour affaires ou par agrément), ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, avec d'importants investissements dans les infrastructures, les véhicules et les réseaux de distribution du carburant.

Beaucoup des incidences sociales des transports sont positives (p. ex. la mobilité et les contacts humains), même s'il y a des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévisibles de l'exploitation du réseau de transport. Par exemple, des études sur la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année et de nombreux autres problèmes de santé.

Les transports ont tout un éventail de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'affectation des terres. Toute une gamme d'activités de transport contribuent à ces impacts : entre autres, la construction des infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, la conduite, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la consommation d'énergie.

Travailler ensemble

Compte tenu de la nature des problèmes posés par les transports durables et des compétences partagées qui s'y rattachent, il faut établir de solides partenariats fructueux avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement et des intervenants et citoyens canadiens. Un certain nombre des engagements énoncés dans la partie 5 de ce document, seront réalisés conjointement.

Consultations

Les consultations au sujet de cette stratégie ont eu lieu en juin 2003 dans huit villes du Canada. Des membres de l'industrie, d'associations de transport et de protection de l'environnement, du grand public, du milieu universitaire, de groupes de santé et de travail, et d'autres ordres de gouvernement y ont participé. Transports Canada a également fait appel à un groupe consultatif national, composé d'experts en transports et en environnement qui ont prodigué des conseils au Ministère sur l'élaboration de la stratégie. Les opinions dont tous les participants ont fait part au Ministère ont contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2004-2006*. L'annexe A contient les résultats des consultations et la liste complètes des participants.

Défis stratégiques pour Transports Canada

Transports Canada a articulé sa stratégie 2004-2006 autour de sept défis stratégiques, qui sont :

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

La partie 5 et l'annexe B contiennent des précisions supplémentaires sur ce que le Ministère fera au cours des trois prochaines années et sur la façon dont il évaluera les progrès réalisés.

PARTIE 1:

INTRODUCTION

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour préserver et rehausser même notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement.

En termes pratiques, cela veut dire que les Canadiens comptent de plus en plus sur le réseau de transport pour qu'il joue le rôle vital qui lui est attribué de manière à ne pas nuire à la santé humaine ou à l'environnement. Le développement durable est une notion qui cherche à favoriser un équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux des transports.

Dans son rapport de 1987, *Notre avenir à tous*, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement a défini en ces termes le développement durable : « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs ». Le gouvernement du Canada a adopté cette définition. En 1995, il a modifié la *Loi sur le vérificateur général* pour exiger des ministères du gouvernement qu'ils préparent des stratégies de développement durable qui devaient être déposées devant le Parlement avant la fin de 1997, et qu'ils les actualisent tous les trois ans par la suite.

Dresser un plan d'action pour l'avenir

Transports Canada reconnaît que le développement durable est un objectif à long terme qui demande la collaboration de nombreux partenaires et des citoyens du Canada pour trouver des solutions efficaces. La *Stratégie de développement durable 2004-2006* de Transports Canada mise sur les réalisations et les leçons tirées des stratégies précédentes et elle dresse le plan d'action du Ministère pour les trois prochaines années.

La *Stratégie de développement durable 2004-2006* s'articule autour de sept défis stratégiques auxquels est confronté le secteur des transports. Pour chaque défi, le Ministère a établi des engagements précis assortis de cibles et de mesures du rendement.

La durabilité du réseau de transport canadien nécessite un engagement à long terme et la coordination des efforts entre tous les ordres de gouvernement, l'industrie et, surtout, les Canadiens. Ce n'est pas un objectif qui peut être atteint du jour au lendemain et Transports Canada ne peut pas agir seul.

Cette stratégie a beau représenter une étape importante, Transports Canada sait pertinemment qu'il lui faudra relever des défis de taille pour adapter les nouvelles technologies, moderniser les infrastructures de transport et éduquer les Canadiens quant aux choix qu'ils doivent opérer en matière de transports.

PARTIE 2:

LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA

Cela fait un moment que nous existons

Transports Canada a été créé en 1936 par la fusion du ministère de la Marine, du ministère des Chemins de fer et Canaux, et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale.

Engagement d'offrir le meilleur réseau de transport qui soit

Le Ministère a considérablement évolué au fil des ans sur le plan de l'organisation et des responsabilités. Son objectif global est de fournir aux Canadiens le meilleur réseau de transport qui soit. Pour cela, il faut avoir un réseau de transport durable, dont les caractéristiques sont la sécurité et la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement.

Au service des Canadiens d'un océan à l'autre

Le Ministère compte environ 4 500 employés. Son administration est à Ottawa, et il compte cinq bureaux régionaux disséminés à travers les pays : Atlantique (Moncton), Québec (Montréal), Ontario (Toronto), Prairies et du Nord (Winnipeg) et Pacifique (Vancouver). Les bureaux régionaux garantissent que les politiques, les programmes, les lois et les activités de transport du gouvernement fédéral répondent aux besoins propres à chaque région. Ces bureaux fournissent par ailleurs d'importants services de Transports Canada à tous les Canadiens.

Relever le défi du changement

Depuis qu'il a été créé en 1936, Transports Canada a considérablement évolué afin de répondre à l'évolution des besoins des Canadiens. De façon générale, le Ministère a délaissé son rôle d'exploitant du réseau de transport, au profit de celui d'organisme de réglementation et de décisionnaire.

La sécurité demeure la principale préoccupation du Ministère. Transports Canada réglemente et inspecte les véhicules, les installations, les infrastructures et les

pratiques administratives des transports aérien, ferroviaire et maritime, pour assurer le transport en toute sécurité des personnes ainsi que des biens et des services.

Transports Canada est également habilité à réglementer certains paramètres environnementaux. C'est ainsi que le Ministère réglemente la pollution de l'eau par les navires, grâce à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Transports Canada administre par ailleurs la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et exploite CANUTEC, le centre canadien d'urgence transport, ouvert 24 heures sur 24 pour protéger les Canadiens et l'environnement contre les déversements accidentels de substances dangereuses.

Le Ministère s'occupe des questions d'environnement avec d'autres ministères fédéraux, comme Ressources naturelles Canada en ce qui concerne la consommation de carburant des véhicules routiers, et avec Environnement Canada en ce qui concerne la réglementation des émissions atmosphériques des véhicules routiers.

Transports Canada est aussi responsable de certains éléments internationaux des transports, comme le transport aérien et maritime, et doit établir les normes de sécurité des véhicules neufs. Le Ministère surveille les éléments nationaux et interprovinciaux du transport par autocar et par camion, ainsi que les services ferroviaires voyageurs par le biais de VIA Rail, qui est une société d'État fédérale, et il contribue à assurer la surveillance et l'analyse des données économiques qui permettent d'évaluer la compétitivité et la rentabilité des services de transport. Transports Canada mène également des recherches pour améliorer les transports, en se concentrant sur les domaines qui contribuent à faire progresser la sécurité, la sûreté, l'accessibilité et la protection de l'environnement. Il est indispensable d'engager les investissements nécessaires dans le réseau national de transport dans un univers mondialisé et une société de plus en plus urbanisée. Le gouvernement fédéral joue un rôle clé dans la création d'un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités.

Ces dernières années, le Ministère s'est évertué à rendre le réseau de transport du Canada plus compétitif et rentable, en atténuant l'intervention de l'État et en harmonisant les règlements avec d'autres gouvernements concernés. Pour que les usagers aient leur mot à dire dans la gestion des divers éléments du réseau de transport, Transports Canada a cédé un grand nombre de ses ports et de ses aéroports à des entités locales. En vertu de ces changements fondamentaux, le rôle de Transports Canada est passé de celui d'exploitant à celui de propriétaire et de surveillant.

Des compétences partagées

La création d'un réseau de transport véritablement durable est rempli de défis. Au Canada, trois ordres de gouvernement se partagent la responsabilité des transports.

En général, le gouvernement fédéral est responsable des transports nationaux, interprovinciaux et internationaux, alors que les gouvernements provinciaux assument la responsabilité des transports intraprovinciaux et que les municipalités assument la responsabilité des transports urbains et des décisions relatives à la planification locale. Les ministres des Transports fédéral et provinciaux coordonnent les activités par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Le ***gouvernement fédéral*** est responsable de la majorité des politiques, des programmes et des objectifs de transport afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport national. La responsabilité primordiale dans le domaine des transports incombe à Transports Canada. Toutefois, il y a d'autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement fédéral qui jouent des rôles essentiels dans les questions reliées au transport. Le Bureau de la sécurité des transports et les gouvernements provinciaux en particulier, jouent un rôle important dans le maintien de la sécurité du réseau à l'échelle nationale.

Le gouvernement fédéral est également responsable dans une large mesure des questions internationales de transport, des normes régissant les véhicules neufs (notamment des normes nationales sur les émissions des véhicules neufs en circulation, tout-terrains et hors-route ainsi que des normes nationales sur la qualité du carburant), du transport aérien et de la quasi-totalité du transport maritime. Il collabore avec des gouvernements, des organismes et des organisations de l'étranger à plusieurs grandes initiatives internationales de sécurité. Il est également responsable des paramètres nationaux et interprovinciaux/territoriaux des transports par rail, autocar et camion. Les transports urbains ne relèvent pas des responsabilités du fédéral à proprement parler, même si de nombreux paramètres des transports dans les zones urbaines relèvent des compétences du fédéral.

La plupart ***des provinces et des territoires*** font intervenir leurs ministères des transports, des travaux publics, du développement économique et de l'environnement dans les décisions qui ont un rapport avec les transports. La construction et l'entretien des principales routes, l'immatriculation et l'inspection des véhicules, et le respect du code de la route, notamment des limites de vitesse, relèvent des compétences des provinces et des territoires. La responsabilité de la circulation locale des marchandises et des passagers dans les zones urbaines incorporées a, dans bien des cas, été déléguée aux administrations municipales. Elles peuvent ainsi fournir des services mieux adaptés aux besoins locaux.

Les ***administrations locales***, les ***municipalités*** et les ***organes directeurs régionaux*** sont responsables des décisions de planification locale dans les limites de la législation provinciale, comme les transports municipaux, l'élaboration des plans de transport, les transports en commun, les frais de stationnement et l'aménagement de pistes cyclables. Ces ordres de gouvernement assument également certaines responsabilités locales d'application de la loi, notamment en ce qui concerne les infractions au stationnement et à la circulation locale. Les municipalités varient selon la portée réelle et potentielle des mesures qu'elles prennent au sujet des transports durables, en partie parce que le niveau de délégation par les gouvernements provinciaux varie et à cause de leur taille. Les plus grandes municipalités ont en général une plus grande marge d'action que les plus petites, car il leur est généralement plus facile d'exploiter des réseaux de transport public efficaces.

Compte tenu de la nature des problèmes que pose la durabilité des transports, le partage des compétences et l'éventail des intervenants des secteurs public et privé qui sont responsables du secteurs des transports, il est essentiel de collaborer ensemble pour tracer le meilleur cheminement qui soit pour le Canada.

Leadership en matière de transport durable

Transports Canada se laisse dire systématiquement par les intervenants depuis la fin des années 1990 qu'ils comptent sur lui pour jouer un rôle dirigeant sur les transports durables.

Au sein du gouvernement du Canada, nombre de ministères et d'organismes ont des rôles et des responsabilités qui influent sur la durabilité du réseau de transport. Transports Canada collaborera étroitement avec d'autres organisations fédérales en vue de promouvoir une démarche commune, et cherchera à coordonner l'élaboration d'initiatives de transport durable.

Pour Transports Canada, cela veut dire faciliter l'intégration des décisions en établissant un cadre pour les transports durables, concevoir et promouvoir des instruments analytiques et des méthodes innovantes à l'appui des transports durables, et regrouper partenaires et intervenants pour qu'ils cherchent à concrétiser une vision commune. Cela signifie également prêcher par l'exemple pour améliorer la gestion de ses activités et de ses terres.

PARTIE 3:

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA

Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens, la politique des transports doit offrir un cadre qui vise les trois éléments des transports durables (social, économique et environnemental). Ce cadre doit également offrir aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être concurrentiels et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ces éléments. Le défi stratégique fondamental consiste à concilier ces trois éléments.

Notre vision

La vision d'un réseau de transport durable de Transports Canada est orientée par les principes suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté réalisables les plus élevés possible pour la vie et les biens;
- le transport efficient des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens;
- des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions concernant les infrastructures de transport qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs;
- l'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les personnes résidant dans les régions éloignées du Canada;
- l'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience;
- la coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transport;
- les partenariats et la collaboration entre les gouvernements et avec le secteur privé pour établir un cadre de politique des transports intégré et cohérent.

Orientation stratégiques

Transports Canada propose de prendre de nouvelles initiatives gouvernementales et des priorités à long terme dans cinq secteurs clés :

- **Établir des cadres pour assurer l'efficacité du marché du secteur des transports**

La politique du gouvernement en matière de déréglementation, de réduction des subventions, de commercialisation, de privatisation du gouvernement et les mesures connexes pour favoriser la concurrence et les forces du marché a essentiellement bien fonctionné. Il est proposé de peaufiner l'approche de cette politique pour stimuler davantage la concurrence et l'efficience, au besoin.

- **Gérer l'infrastructure de transport et y investir**

Là où cela est possible, la commercialisation et la cession continueront, tout en peaufinant la régie des nouvelles entités. Les investissements stratégiques dans les infrastructures à l'appui de la compétitivité, de la croissance durable et d'un réseau de transport bien intégré seront effectués en partenariat avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé. Cela comprendra des initiatives traitant des besoins de transport urbain, comme le transport en commun, de même que les axes commerciaux et les corridors de passagers, tout en demeurant sensible aux besoins des régions rurales et éloignées.

- **Réduire l'impact environnemental négatif du transport**

En collaboration avec d'autres, le gouvernement continuera d'aborder l'impact environnemental du transport. Il fera la promotion du respect de l'environnement comme critère pour la planification du transport, trouvera des moyens de mettre en œuvre les obligations environnementales du Canada et freinera la pollution dans le secteur des transports. Le gouvernement voudrait collaborer avec l'industrie, d'autres gouvernements et les experts en matière de transport afin d'arriver à un consensus sur la manière de déterminer le total des coûts du transport et des façons pratiques pour les payer, ainsi qu'entretenir des collaborations entre le public et le privé pour améliorer les normes d'émissions et promouvoir l'augmentation de l'utilisation de véhicules et de modes à émissions réduites et de carburants à moindre intensité de gaz à effet de serre (GES).

- **Accroître la sécurité et la sûreté**

Avec l'un des réseaux de transport les plus sécuritaire et sûr au monde, le Canada veut garder son leadership, qui découle d'une longue tradition de recherche, de résolution de problèmes et d'initiatives du gouvernement pour atteindre ces résultats. Le plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada, introduit en 1999, est évalué et sera mis à jour. En travaillant avec l'industrie, d'autres ministères et d'autres gouvernements, Transports Canada continuera de mettre en œuvre ses plans de sécurité et sûreté touchant chacun des modes de transport. Le gouvernement s'assurera particulièrement que les postes frontaliers satisfont aux demandes de sécurité et de sûreté, tout en facilitant le mouvement des personnes et des biens.

• Encourager l'innovation et le développement des compétences

L'innovation dans le secteur des transports n'est pas seulement essentielle pour maintenir sa propre croissance et sa compétitivité, mais aussi pour contribuer aux priorités nationales comme la réduction des GES, la sécurité et la sûreté, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. L'innovation dans ce secteur appuiera les buts de la Stratégie d'innovation du Canada.

Transports Canada s'emploiera à faire progresser son programme de recherche et de développement dans cinq domaines, soit l'intégration intermodale, l'encombrement routier, les pressions environnementales, la sécurité et la sûreté ainsi que l'accessibilité. Le Ministère travaillera aussi avec des partenaires de l'industrie, du gouvernement et des universités pour identifier les secteurs où il y a possiblement une pénurie de compétences et y trouver une solution, stimuler l'adoption du commerce électronique dans le secteur des transports et promouvoir l'adoption de systèmes de transport intelligents.

PARTIE 4:

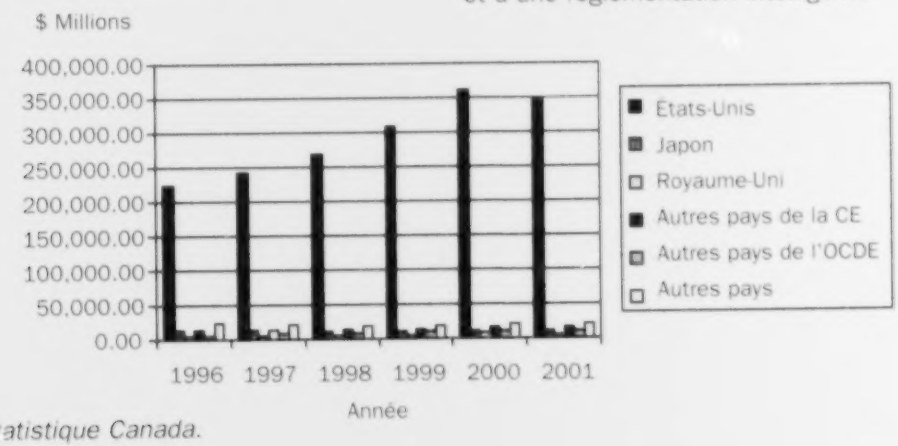
LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS

Les transports ont pour toile de fond un ensemble complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. Les caractéristiques et les tendances générales de l'environnement, de l'économie et de la société ont des conséquences sur la nature et sur l'ampleur des activités de transport, sur les incidences de ces activités et sur la façon dont nous y réagissons. La nature et le volume des échanges commerciaux déterminent la demande de transport des marchandises. De même, la taille de la population, ses habitudes, ses revenus et ses modes d'affectation des terres, affectent le transport des passagers de manière directe ou indirecte.

Le commerce et la mondialisation

Nous sommes un pays commerçant à l'ère de la mondialisation. Son économie est de plus en plus intégrée à celle de ses principaux partenaires commerciaux. C'est pourquoi elle dépend de la circulation efficace et sans danger des passagers et des marchandises. Même si l'année 2001-2002 a été le théâtre d'un ralentissement de l'économie mondiale et d'une réduction des échanges commerciaux, la dynamique à long terme laisse entrevoir une augmentation des échanges de marchandises et de services. Dans l'ensemble, le transport des marchandises doit augmenter de 60 % entre 1990 et 2020. C'est dans les secteurs du transport aérien et du camionnage que la hausse sera la plus marquée. La mondialisation entraîne de nouvelles perspectives pour les usagers et les fournisseurs de services de transport. Elle souligne également le besoin d'une définition élargie du contexte commercial compétitif, d'une plus grande harmonisation des normes et d'une réglementation intelligente.

Figure 4.1
Destination des exportations canadiennes



Source : Statistique Canada.

L'importance des transports pour l'activité économique

- Le réseau de transport canadien transporte pour plus de un billion $ de marchandises chaque année.
- Près de 16 % de toutes les dépenses personnelles sont consacrées au transport, et près de 90 % de ce montant aux véhicules particuliers.
- Depuis dix ans, le secteur des transports du Canada a affiché un taux de croissance annuel moyen de 6,1 %, soit près du double de celui de l'économie, à hauteur de 3,3 %.
- En 2000, plus de 850 000 personnes occupaient un emploi dans le secteur des transports ou dans des fonctions connexes, ce qui représente 7 % de la population active canadienne.
- En 2000, près de la moitié des 38 milliards $ consacrés au tourisme national l'a été aux transports.
- Depuis vingt ans, les coûts des transporteurs ont reculé en termes réels de 10 milliards $, ou de 30 %.
- En 2000, les gouvernements et les exploitants privés ont consacré plus de 20 milliards $ à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures.

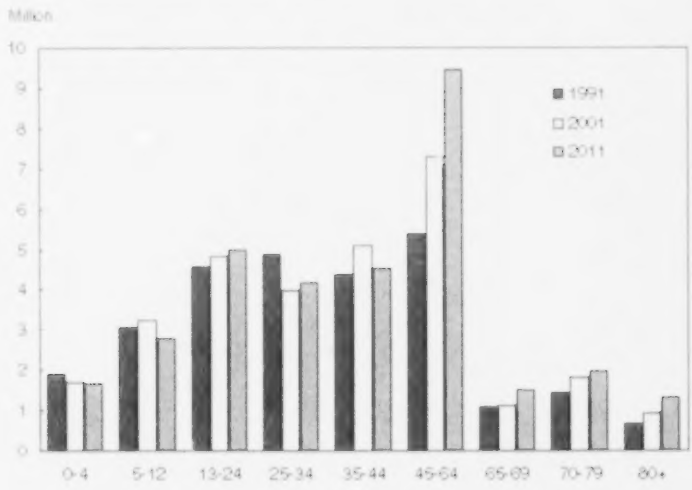
Le Sommet mondial de 2002 sur le développement durable a cristallisé l'attention du monde et ses actions sur la difficulté d'améliorer l'existence des gens et de conserver les ressources naturelles face à la croissance de la population. Cela s'accompagne par ailleurs de demandes sans cesse croissantes d'aliments, d'eau, d'abri, d'hygiène, d'énergie, de services de santé et de sécurité économique.

Evolution démographique

La population du Canada vieillit (figure 4.2). Le départ à la retraite de la génération du baby boom a toutes les chances de se solder par des besoins de déplacements nouveaux et différents, notamment en ce qui concerne la destination (agrément versus navettage), le choix du mode et les exigences en matière d'accès physique. Le Canada est de plus en plus un pays urbanisé; 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des régions urbaines. L'urbanisation, combinée au volume sans cesse croissant d'activités économiques dans les centres urbains, exerce des pressions sur les transports en commun et sur les infrastructures routières.

Entre 1990 et 2000, les déplacements motorisés des passagers ont progressé de 15 %. En 2000, les véhicules routiers transportant des passagers ont concentré près de 75 % des kilomètres-passagers, contre un peu plus de 15 % aux voyages en avion. À titre de comparaison, les autocars intervilles, les transports ferroviaires et les transports en commun (confondus) ont représenté moins de 10 % des kilomètres-passagers. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), entre 1996 et 2002, le nombre d'usagers des transports en commun a augmenté de près de 13 %, passant d'environ 1,35 milliard de passagers à 1,53 milliard, neutralisant ainsi la quasi-totalité des pertes essuyées au début des années quatre-vingt-dix à cause de la récession économique.

Figure 4.2
La population du Canada par tranche d'âge



Source : Statistique Canada

L'importance des transports pour l'activité économique

- Le réseau de transport canadien transporte pour plus de un billion $ de marchandises chaque année.
- Près de 16 % de toutes les dépenses personnelles sont consacrées au transport, et près de 90 % de ce montant aux véhicules particuliers.
- Depuis dix ans, le secteur des transports du Canada a affiché un taux de croissance annuel moyen de 6,1 %, soit près du double de celui de l'économie, à hauteur de 3,3 %.
- En 2000, plus de 850 000 personnes occupaient un emploi dans le secteur des transports ou dans des fonctions connexes, ce qui représente 7 % de la population active canadienne.
- En 2000, près de la moitié des 38 milliards $ consacrés au tourisme national l'a été aux transports.
- Depuis vingt ans, les coûts des transporteurs ont reculé en termes réels de 10 milliards $, ou de 30 %.
- En 2000, les gouvernements et les exploitants privés ont consacré plus de 20 milliards $ à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures.

Évolution démographique

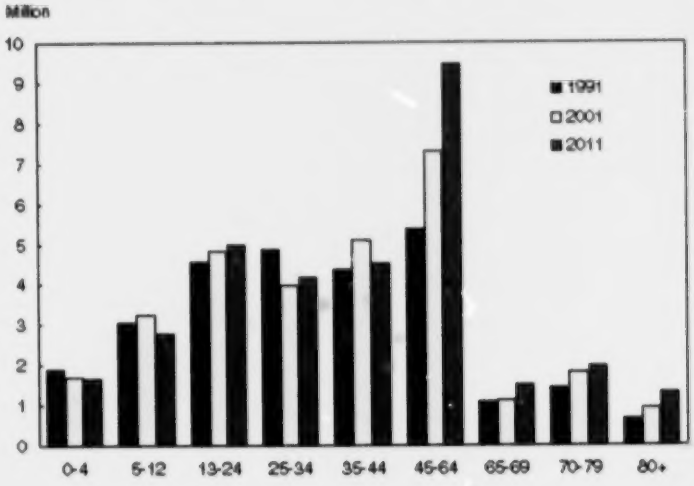
La population du Canada vieillit (figure 4.2). Le départ à la retraite de la génération du baby boom a toutes les chances de se solder par des besoins de déplacements nouveaux et différents, notamment en ce qui concerne la destination (agrément versus navettage), le choix du mode et les exigences en matière d'accès physique. Le Canada est de plus en plus un pays urbanisé; 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des régions urbaines. L'urbanisation, combinée au volume sans cesse croissant d'activités économiques dans les centres urbains, exerce des pressions sur les transports en commun et sur les infrastructures routières.

Entre 1990 et 2000, les déplacements motorisés des passagers ont progressé de 15 %. En 2000, les véhicules routiers transportant des passagers ont concentré près de 75 % des kilomètres-passagers, contre un peu plus de 15 % aux voyages en avion. À titre de comparaison, les autocars

Le Sommet mondial de 2002 sur le développement durable a cristallisé l'attention du monde et ses actions sur la difficulté d'améliorer l'existence des gens et de conserver les ressources naturelles face à la croissance de la population. Cela s'accompagne par ailleurs de demandes sans cesse croissantes d'aliments, d'eau, d'abri, d'hygiène, d'énergie, de services de santé et de sécurité économique.

intervilles, les transports ferroviaires et les transports en commun (confondus) ont représenté moins de 10 % des kilomètres-passagers. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), entre 1996 et 2002, le nombre d'usagers des transports en commun a augmenté de près de 13 %, passant d'environ 1,35 milliard de passagers à 1,53 milliard, neutralisant ainsi la quasi-totalité des pertes essuyées au début des années quatre-vingt-dix à cause de la récession économique.

Figure 4.2
La population du Canada par tranche d'âge



Source : Statistique Canada

Activités de transport

En raison de la taille du Canada et de sa profonde dépendance à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports y revêtent une grande importance pour tous les Canadiens. Les transports (de surface, par bateau et par avion) relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination (peu importe qu'ils voyagent pour affaires ou par agrément), ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, avec d'importants investissements dans les infrastructures, les véhicules et les réseaux de distribution de carburant.

Bon nombre des impacts sociaux des transports sont positifs (comme la mobilité et les contacts humains), même s'il existe des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévus de l'exploitation du réseau de transport.

Les transports ont toutes sortes de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'affectation des terres, sans oublier les impacts sur la faune. Certaines activités de transport qui contribuent à ces impacts sont les suivantes : la construction d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la fourniture d'énergie et de carburants, notamment de ressources non renouvelables.

Sécurité des transports

Suite aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a pris des mesures sur différents fronts afin d'accroître la sûreté des transports :

- initiatives visant à améliorer la sûreté aérienne (p. ex. améliorations des contrôles préembarquement des passagers, présence d'agents de la GRC à bord de certains vols, verrouillage obligatoire et fortification des portes donnant accès au poste de pilotage). Le gouvernement a également créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

- améliorations de la sûreté dans le secteur maritime (p. ex. en obligeant les navires à donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, en collaborant avec les instances américaines pour améliorer la sûreté dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, en multipliant les patrouilles de sûreté et les activités de surveillance par les administrations portuaires, en augmentant la surveillance du littoral).

- collaborer avec d'autres juridictions et l'industrie pour améliorer la sûreté de la circulation routière et du trafic ferroviaire.

- améliorations technologiques de la sûreté (p. ex. systèmes de détection d'explosifs, systèmes de laissez-passer intelligents intégrant la biométrie, systèmes de transport intelligents et modifications de la conception des aéronefs, autant d'éléments qui sont analysés afin d'utiliser les meilleures technologies dans tous les moyens de transport).

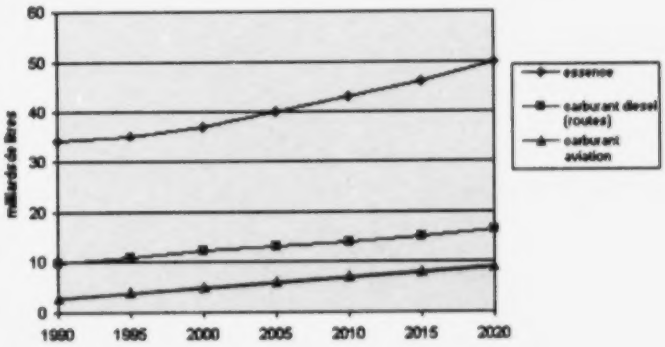
Le gouvernement s'efforcera de prévenir, de minimiser et d'intervenir de manière efficace en cas de menace planant sur la sûreté du réseau national de transport tout en assurant l'efficacité des postes frontaliers.

Grandes questions environnementales

Changements climatiques

Les activités de transport émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports est le plus gros responsable des émissions de GES au Canada (environ 25 % du total des émissions). Les mesures qui contribueront à ralentir la croissance des émissions de GES du secteur des transports seront un élément déterminant de l'atteinte de la cible fixée par le Protocole de Kyoto pour la réduction des émissions de GES du Canada. On s'attend à ce que la demande globale d'énergie du secteur des transports augmente de plus de 50 % entre 1990 et 2020, les principales hausses intéressant l'essence, le carburant diesel et les carburants aviation (figure 4.3). En même temps, les répercussions des changements climatiques auront de profondes implications sur le réseau de transport, notamment sur le niveau de l'eau et les phénomènes météorologiques extrêmes.

Figure 4.3
Demand d'énergie du secteur des transports



Source : Ressources naturelles Canada, Perspectives des émissions du Canada: une mise à jour, décembre 1999

Lorsqu'il a ratifié le Protocole de Kyoto en décembre 2002, le Canada a contracté un engagement important, à savoir réduire les émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 et ce, au cours de la période de 2008-2012. On compte sur les transports pour réduire de manière appréciable les émissions de gaz à effet de serre du Canada en vertu du Protocole de Kyoto. Tel que souligné dans le *Plan du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, le Ministère concentrera ses efforts sur les véhicules et les carburants qui génèrent moins d'émissions, sur l'usage accru de moyens de transport de remplacement pour les déplacements des voyageurs, et sur le transport plus efficace des marchandises.

Pour faciliter la mise en œuvre du *Plan du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, le budget fédéral de 2003 prévoit d'allouer 1,7 milliard $ sur cinq ans à l'appui des innovations et des mesures rentables visant à réduire les émissions de GES. Le gouvernement a également promis 3 milliards $ supplémentaires d'aide aux infrastructures sur dix ans. Les projets liés aux changements climatiques seront admissibles et bénéficieront de la priorité en vertu de cette initiative.

Programmes d'infrastructure :
Transports Canada met en œuvre des programmes, notamment le Programme stratégique d'infrastructure routière, géré par Transports Canada; le Programme d'infrastructure frontalière et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, gérés en partenariat avec Infrastructures Canada, pour appuyer les projets qui touchent le transport et qui ont été retenus. Ces programmes envisagent le financement de projets qui ont des rapports avantages-coûts élevés, qui accroissent l'efficacité, la mobilité et la sécurité du réseau, qui réduisent les coûts opérationnels, et qui permettent de réaliser des économies d'énergie/carburant et de réduire les émissions de GES le long des corridors commerciaux.

Transport intermodal des marchandises :
Transports Canada a pris l'engagement de faciliter l'avènement d'un secteur des transports compétitif au Canada, où l'efficacité de chaque mode est optimisée. Transports Canada attachera beaucoup d'importance aux investissements dans le transport intermodal des marchandises, les systèmes de transport intelligents et les études de planification et de faisabilité à l'appui de ces investissements. Pour se faciliter la tâche, le Ministère organisera une série de consultations régionales avec les intervenants, afin de cerner les obstacles au transport intermodal des marchandises, d'établir les possibilités de faire progresser l'intermodalité et les occasions d'établir des partenariats.

Sécurité des transports

Suite aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a pris des mesures sur différents fronts afin d'accroître la sûreté des transports :

- initiatives visant à améliorer la sûreté aérienne (p. ex. améliorations des contrôles préembarquement des passagers, présence d'agents de la GRC à bord de certains vols, verrouillage obligatoire et fortification des portes donnant accès au poste de pilotage). Le gouvernement a également créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

- améliorations de la sûreté dans le secteur maritime (p. ex. en obligeant les navires à donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, en collaborant avec les instances américaines pour améliorer la sûreté dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, en multipliant les patrouilles de sûreté et les activités de surveillance par les administrations portuaires, en augmentant la surveillance du littoral).

- collaborer avec d'autres juridictions et l'industrie pour améliorer la sûreté de la circulation routière et du trafic ferroviaire.

- améliorations technologiques de la sûreté (p. ex. systèmes de détection d'explosifs, systèmes de laissez-passer intelligents intégrant la biométrie, systèmes de transport intelligents et modifications de la conception des aéronefs, autant d'éléments qui sont analysés afin d'utiliser les meilleures technologies dans tous les moyens de transport).

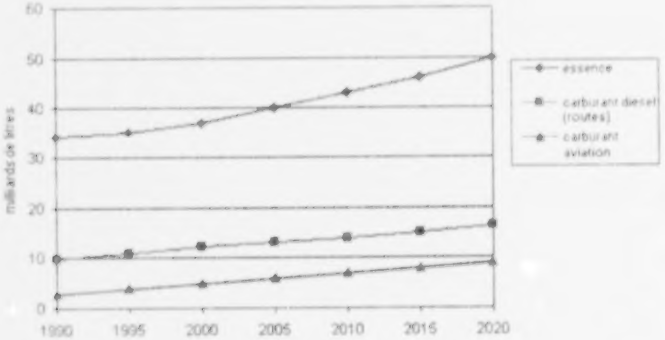
Le gouvernement s'efforcera de prévenir, de minimiser et d'intervenir de manière efficace en cas de menace planant sur la sûreté du réseau national de transport tout en assurant l'efficacité des postes frontaliers.

Grandes questions environnementales

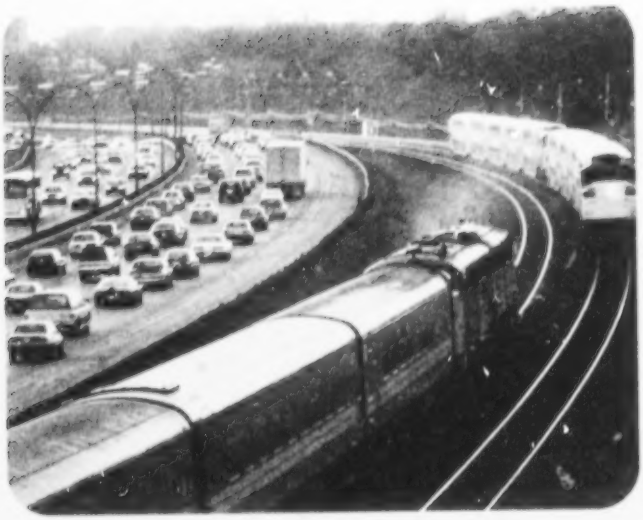
Changements climatiques

Les activités de transport émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports est le plus gros responsable des émissions de GES au Canada (environ 25 % du total des émissions). Les mesures qui contribueront à ralentir la croissance des émissions de GES du secteur des transports seront un élément déterminant de l'atteinte de la cible fixée par le Protocole de Kyoto pour la réduction des émissions de GES du Canada. On s'attend à ce que la demande globale d'énergie du secteur des transports augmente de plus de 50 % entre 1990 et 2020, les principales hausses intéressant l'essence, le carburant diesel et les carburants aviation (figure 4.3). En même temps, les répercussions des changements climatiques auront de profondes implications sur le réseau de transport, notamment sur le niveau de l'eau et les phénomènes météorologiques extrêmes.

Figure 4.3
Demand d'énergie du secteur des transports



Source : Ressources naturelles Canada, Perspectives des émissions du Canada: une mise à jour, décembre 1999



Lorsqu'il a ratifié le Protocole de Kyoto en décembre 2002, le Canada a contracté un engagement important, à savoir réduire les émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 et ce, au cours de la période de 2008-2012. On compte sur les transports pour réduire de manière appréciable les émissions de gaz à effet de serre du Canada en vertu du Protocole de Kyoto. Tel que souligné dans le *Plan du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, le Ministère concentrera ses efforts sur les véhicules et les carburants qui génèrent moins d'émissions, sur l'usage accru de moyens de transport de remplacement pour les déplacements des voyageurs, et sur le transport plus efficace des marchandises.

Pour faciliter la mise en œuvre du *Plan du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, le budget fédéral de 2003 prévoit d'allouer 1,7 milliard $ sur cinq ans à l'appui des innovations et des mesures rentables visant à réduire les émissions de GES. Le gouvernement a également promis 3 milliards $ supplémentaires d'aide aux infrastructures sur dix ans. Les projets liés aux changements climatiques seront admissibles et bénéficieront de la priorité en vertu de cette initiative.

Programmes d'infrastructure :
Transports Canada met en œuvre des programmes, notamment le Programme stratégique d'infrastructure routière, géré par Transports Canada; le Programme d'infrastructure frontalière et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, gérés en partenariat avec Infrastructures Canada, pour appuyer les projets qui touchent le transport et qui ont été retenus. Ces programmes envisagent le financement de projets qui ont des rapports avantages-coûts élevés, qui accroissent l'efficacité, la mobilité et la sécurité du réseau, qui réduisent les coûts opérationnels, et qui permettent de réaliser des économies d'énergie/carburant et de réduire les émissions de GES le long des corridors commerciaux.

Transport intermodal des marchandises :
Transports Canada a pris l'engagement de faciliter l'avènement d'un secteur des transports compétitif au Canada, où l'efficacité de chaque mode est optimisée. Transports Canada attachera beaucoup d'importance aux investissements dans le transport intermodal des marchandises, les systèmes de transport intelligents et les études de planification et de faisabilité à l'appui de ces investissements. Pour se faciliter la tâche, le Ministère organisera une série de consultations régionales avec les intervenants, afin de cerner les obstacles au transport intermodal des marchandises, d'établir les possibilités de faire progresser l'intermodalité et les occasions d'établir des partenariats.

Transports urbains

Dans beaucoup des centres les plus densément peuplés du Canada, le smog est un grave problème de santé. Les deux principaux ingrédients du smog qui ont des conséquences sur la santé de l'être humain sont les particules fines aéroportées et l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NOx), de composés organiques volatils (COV). Le secteur des transports est responsable de 52 % des émissions de NOx, de 40 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 20 % des émissions de COV, de 5 % des oxydes de soufre (SOx) et de 5 % des particules fines, les principaux ingrédients du smog. En revanche, on constate une baisse de ces éléments depuis quelques années. Près des deux tiers des émissions de GES du Canada proviennent des zones urbaines.

Les études consacrées à la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année. De nombreux problèmes de santé en résultent, notamment les maladies cardiovasculaires et respiratoires, qui se soldent par une augmentation des visites d'urgence et des admissions à l'hôpital. En outre, l'usage excessif des transports motorisés par opposition aux options de transport actif (comme la marche et la bicyclette) contribue à réduire l'activité physique, ce qui entraîne des problèmes de santé (comme l'obésité et les cardiopathies). Les enfants courent beaucoup des mêmes risques pour la santé que les adultes, comme les maladies respiratoires dues à la pollution atmosphérique et les risques encourus comme passagers et piétons (de moins en moins d'enfants se rendent à l'école à pied à cause des préoccupations que suscite la circulation routière pour leur sécurité).

Les encombrements illustrent l'effet que les transports peuvent avoir sur l'environnement, la société et l'économie. Parmi les coûts économiques, il faut citer le temps et la productivité perdus, le manque à gagner et l'augmentation des coûts de carburant. Au nombre des coûts environnementaux, mentionnons l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Parmi les coûts sociaux, il faut mentionner l'augmentation du stress. Les encombrements aux postes frontaliers présentent un problème particulier. En effet, les importations et les exportations du Canada, en particulier à destination et en provenance des États-Unis, exigent le débit fiable et ponctuel de la circulation aux postes frontaliers, de même que la circulation sans entrave des marchandises dans des couloirs commerciaux intégrés. Les mesures de sûreté sont aujourd'hui l'une des principales causes des encombrements aux postes frontaliers et aux aéroports.

Les colonies de peuplement à faible densité de population, lourdement tributaires des routes, sont un élément important du développement des villes canadiennes. Même s'il y a des avantages à avoir un milieu vert, ouvert et moins peuplé, cette forme de vie urbaine peut empêcher le recours aux transports actifs en rallongeant les distances de déplacement.

Sécurité

Des collectivités fortes et sûres sont un élément essentiel de la trame sociale. Elles procurent aux Canadiens la sécurité voulue pour bâtir un meilleur avenir pour eux-mêmes et leur famille.

La priorité absolue de Transports Canada, que symbolise son succès à assurer la sécurité des transports, se reflète dans les statistiques qui démontrent une baisse absolue des accidents et des victimes dans la plupart des moyens de transport. Il n'en demeure pas moins que les accidents continuent de faire des ravages sur le plan de la santé et de l'économie. Transports Canada s'est associé avec Santé Canada et d'autres organismes pour promouvoir la sécurité routière en tant qu'enjeu important au chapitre de la santé.

PARTIE 5:

SEPT DÉFIS STRATÉGIQUES

La *Stratégie de développement durable 2004-2006* de Transports Canada tient compte des problèmes cernés dans la section qui précède et se cristallise sur les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable pour assurer la durabilité des transports.

Conformément aux deux premières stratégies de développement durable de Transports Canada, la troisième s'articule autour d'une série de défis stratégiques, dont chacun contient un certain nombre d'engagements. Les défis stratégiques que comporte cette troisième stratégie n'ont guère varié sur le fond par rapport à ceux des stratégies préalables. Ils continuent de vouloir remédier à des grands dossiers comme le smog, les changements climatiques, l'eau pure et la promotion des technologies de transport durables. Le Ministère a choisi de porter son attention sur l'identification des résultats particuliers.

Les sept défis stratégiques sont les suivants :

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
4. améliorer l'efficacité des véhicules,des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Réduire les émissions atmosphériques
L'un des principaux défis que pose la durabilité des transports consiste à maîtriser ou à prévenir les émissions du secteur des transports, comme les GES, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les particules fines. L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des GES sont des objectifs de la SDD qui recoupent tous les défis (p. ex. voir engagements 1.1,1.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.4 et 5.2).

Réduire la pollution de l'eau
Un autre défi que pose la durabilité des transports consiste à prévenir ou à maîtriser le rejet d'effluents et de déchets qui contaminent les cours d'eau, les lacs, les océans, les ports et les plages, et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques exotiques dans les rejets de l'eau de ballast des navires. L'amélioration de la qualité de l'eau est un autre objectif de la SDD (p. ex. voir engagements 4.2, 5.1 et 5.3).

Promouvoir l'adoption de technologies de transport durables
La mise au point et la promotion de l'utilisation de technologies nouvelles et novatrices qui contribuent à atténuer les impacts des transports sur l'environnement, tout en répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs, est l'un des défis de taille que pose la durabilité des transports. L'amélioration et l'adoption de technologies de transport durables sont des éléments importants de cette stratégie (p. ex. voir engagements 2.1, 2.3, 3.1, 3.6, 4.3, 4.5, 4.6 et 7.3).

Transports urbains

Dans beaucoup des centres les plus densément peuplés du Canada, le smog est un grave problème de santé. Les deux principaux ingrédients du smog qui ont des conséquences sur la santé de l'être humain sont les particules fines aéroportées et l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NOx), de composés organiques volatils (COV). Le secteur des transports est responsable de 52 % des émissions de NOx, de 40 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 20 % des émissions de COV, de 5 % des oxydes de soufre (SOx) et de 5 % des particules fines, les principaux ingrédients du smog. En revanche, on constate une baisse de ces éléments depuis quelques années. Près des deux tiers des émissions de GES du Canada proviennent des zones urbaines.

Les études consacrées à la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année. De nombreux problèmes de santé en résultent, notamment les maladies cardiovasculaires et respiratoires, qui se soldent par une augmentation des visites d'urgence et des admissions à l'hôpital. En outre, l'usage excessif des transports motorisés par opposition aux options de transport actif (comme la marche et la bicyclette) contribue à réduire l'activité physique, ce qui entraîne des problèmes de santé (comme l'obésité et les cardiopathies). Les enfants courent beaucoup des mêmes risques pour la santé que les adultes, comme les maladies respiratoires dues à la pollution atmosphérique et les risques encourus comme passagers et piétons (de moins en moins d'enfants se rendent à l'école à pied à cause des préoccupations que suscite la circulation routière pour leur sécurité).

Les encombrements illustrent l'effet que les transports peuvent avoir sur l'environnement, la société et l'économie. Parmi les coûts économiques, il faut citer le temps et la productivité perdus, le manque à gagner et l'augmentation des coûts de carburant. Au nombre des coûts environnementaux, mentionnons l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Parmi les coûts sociaux, il faut mentionner l'augmentation du stress. Les encombrements aux postes frontaliers présentent un problème particulier. En effet, les importations et les exportations du Canada, en particulier à destination et en provenance des États-Unis, exigent le débit fiable et ponctuel de la circulation aux postes frontaliers, de même que la circulation sans entrave des marchandises dans des couloirs commerciaux intégrés. Les mesures de sûreté sont aujourd'hui l'une des principales causes des encombrements aux postes frontaliers et aux aéroports.

Les colonies de peuplement à faible densité de population, lourdement tributaires des routes, sont un élément important du développement des villes canadiennes. Même s'il y a des avantages à avoir un milieu vert ouvert et moins peuplé, cette forme de vie urbaine peut empêcher le recours aux transports actifs en rallongeant les distances de déplacement.

Sécurité

Des collectivités fortes et sûres sont un élément essentiel de la trame sociale. Elles procurent aux Canadiens la sécurité voulue pour bâtir un meilleur avenir pour eux-mêmes et leur famille.

La priorité absolue de Transports Canada, que symbolise son succès à assurer la sécurité des transports, se reflète dans les statistiques qui démontrent une baisse absolue des accidents et des victimes dans la plupart des moyens de transport. Il n'en demeure pas moins que les accidents continuent de faire des ravages sur le plan de la santé et de l'économie. Transports Canada s'est associé avec Santé Canada et d'autres organismes pour promouvoir la sécurité routière en tant qu'enjeu important au chapitre de la santé.

PARTIE 5:

SEPT DÉFIS STRATÉGIQUES

La *Stratégie de développement durable 2004-2006* de Transports Canada tient compte des problèmes cernés dans la section qui précède et se cristallise sur les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable pour assurer la durabilité des transports.

Conformément aux deux premières stratégies de développement durable de Transports Canada, la troisième s'articule autour d'une série de défis stratégiques, dont chacun contient un certain nombre d'engagements. Les défis stratégiques que comporte cette troisième stratégie n'ont guère varié sur le fond par rapport à ceux des stratégies précédentes. Ils continuent de vouloir remédier à des grands dossiers comme le smog, les changements climatiques, l'eau pure et la promotion des technologies de transport durables. Le Ministère a choisi de porter son attention sur l'identification des résultats particuliers.

Les sept défis stratégiques sont les suivants :

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
4. améliorer l'efficacité des véhicules,des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Réduire les émissions atmosphériques

L'un des principaux défis que pose la durabilité des transports consiste à maîtriser ou à prévenir les émissions du secteur des transports, comme les GES, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les particules fines. L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des GES sont des objectifs de la SDD qui recoupent tous les défis (p. ex. voir engagements 1.1,1.3, 3.4, 3,5, 4.1, 4.2, 4.4 et 5.2).

Réduire la pollution de l'eau

Un autre défi que pose la durabilité des transports consiste à prévenir ou à maîtriser le rejet d'effluents et de déchets qui contaminent les cours d'eau, les lacs, les océans, les ports et les plages, et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques exotiques dans les rejets de l'eau de ballast des navires. L'amélioration de la qualité de l'eau est un autre objectif de la SDD (p. ex. voir engagements 4.2, 5.1 et 5.3).

Promouvoir l'adoption de technologies de transport durables

La mise au point et la promotion de l'utilisation de technologies nouvelles et novatrices qui contribuent à atténuer les impacts des transports sur l'environnement, tout en répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs, est l'un des défis de taille que pose la durabilité des transports. L'amélioration et l'adoption de technologies de transport durables sont des éléments importants de cette stratégie (p. ex. voir engagements 2.1, 2.3, 3.1, 3.6, 4.3, 4.5, 4.6 et 7.3).

Défi 1 : Encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables

En quoi consiste le défi?
Renseigner les Canadiens et les sensibiliser aux transports durables. Cela consiste à les sensibiliser aux problèmes, aux avantages et aux options, de même qu'aux pratiques et aux choix que peuvent adopter les citoyens pour atténuer les effets néfastes des transports. Cela implique des partenariats avec d'autres ministères fédéraux (comme Santé Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada), d'autres ordres de gouvernement, l'industrie, des Organisations non gouvernementales (ONG) et d'autres intervenants pour concevoir des programmes de communications, notamment des messages essentiels et leur transmission aux Canadiens.

À quoi tient son importance?
Le changement des comportements fait partie intégrante de la façon de réagir aux impacts des transports sur l'environnement. Tous les segments de la société doivent bien comprendre les conséquences de leurs comportements en matière de transport pour opérer des choix qui atténuent les effets néfastes des transports sur l'environnement.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
1.1 Éducation et communications sur les transports durables Transports Canada coordonnera les initiatives de communications ayant trait au développement durable, aux changements climatiques et au Défi d'une tonne avec les partenaires fédéraux, à compter de 2003-2004. **Partenaires :** Ressources naturelles Canada; Environnement Canada	• Contribuer à la conception du Défi d'une tonne, à compter de 2003-2004. • Établir un lien entre les communications Défi d'une tonne et les programmes pertinents de TC, à compter de 2003-2004. • Participer aux campagnes d'information et de publicité Défi d'une tonne, à compter de 2003-2004. • Concevoir et faire des annonces sur le développement durable et les changements climatiques, à compter de 2003-2004.	• Le niveau de sensibilisation des Canadiens aux questions du développement durable et aux programmes connexes de TC et changements de comportement, mesurés par des sondages d'opinion publique. • Nombre de produits de communication diffusés sur le développement durable.
1.2 Transports actifs Sous réserve de la disponibilité de fonds et avec le concours des partenaires, Transports Canada poursuivra ses activités de promotion des transports actifs (marche, bicyclette, patins à roues alignées, etc.), à compter de 2004-2005. **Partenaires :** Fédération canadienne des municipalités; Environnement Canada; Santé Canada; provinces; Atlantic Canada Active Transportation Round Table; ONGs.	• Réaliser un sondage national sur les transports actifs afin d'évaluer l'évolution par rapport à l'année de référence de 1998, en 2004-2005. • Appuyer des ateliers et des forums régionaux sur les transports actifs, à compter de 2004-2005. • Parrainer la Conférence de l'Atlantique sur les transports actifs, en 2004-2005. • Appuyer l'élargissement du Programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARAS), à compter de 2004-2005. • Réaliser une analyse sur les transports actifs et la santé des enfants, d'ici 2005-2006.	• Sensibilisation et évolution des comportements, mesurés par les résultats du sondage. • Nombre d'ateliers et de forums régionaux financés. • Nombre de participants à la Conférence de l'Atlantique sur les transports actifs. • Nombre de collectivités et de nouvelles écoles qui ont décidé d'adopter le Programme ARAS. • Nombre de nouveaux utilisateurs interactifs de *En marche sans moteur*.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
1.2	• Évaluer et promouvoir l'initiative de la FCM *En marche sans moteur : Guide pour la communauté du transport actif*, à compter de 2004-2005.	
1.3.1 Programme Éconavette Transports Canada donnera une plus grande diffusion à *Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*, d'ici 2005-2006, et dispensera des programmes de formation à l'intention d'autres ministères et organismes fédéraux, et d'employeurs du secteur privé en 2004-2005. **Partenaires :** Autres ministères; l'Association canadienne du transport urbain; Fédération canadienne des municipalités; le Conseil de l'air pur; et autres.	• Collaborer avec les partenaires à l'élargissement de la diffusion du Guide sur les options pour les navetteurs, d'ici 2005-2006. • Dispenser des cours de formation sur les options de navettage dans chaque région avec des participants d'autres ministères, en 2004-2005. • Collaborer avec d'autres ministères pour déterminer les habitudes de navettage actuelles et assurer un suivi à cet égard, d'ici 2005-2006. • Aider d'autres ministères à mettre sur pied des programmes de navettage en leur offrant une aide et des pratiques d'excellence, à compter de 2004-2005.	• Résultats des programmes de formation avec d'autres ministères à travers le Canada. • Étoffement des connaissances des participants sur les transports durables à l'issue des ateliers (mesuré par des formulaires d'évaluation). • Nombre de programmes d'éconavettage mis en œuvre à travers le Canada à la suite des ateliers, et diffusion du Guide sur les options pour les navetteurs. • Sondage réalisé auprès des organismes gouvernementaux qui ont mis en place des programmes pour les navetteurs. • Histoires anecdotiques et réussites émanant d'autres ministères.
1.3.2 L'Éconavette dans les régions Les bureaux régionaux du Pacifique, des Prairies et du Nord, de l'Ontario et du Québec de Transports Canada feront la promotion de l'éconavette au moyen d'un ou de plusieurs de ces activités d'ici 2006-2007 : organisation d'un groupe de travail fédéral sur l'éconavette; évaluation des pratiques actuelles de transport; implantation d'un programme de covoiturage; et mesure de l'intérêt pour un programme d'incitation à l'achat de laissez-passer pour le transport en commun. **Partenaires :** Autres ministères fédéraux dans les Régions du Pacifique et de l'Ontario; Travaux publics et Services gouvernementaux Canada; Environnement Canada; Agence du revenu du Canada; Santé Canada dans la Région du Québec.	*Région du Pacifique* • Participer à l'organisation d'un groupe de travail fédéral sur l'« écomobilité », d'ici 2004-2005. • Accroître de 10 % le nombre d'employés de Transports Canada du bureau régional de Vancouver qui se prévalent des options d'« éconavettage », d'ici 2006-2007. *Région des Prairies et du Nord (RPN)* • Administrer un sondage détaillé sur les options de navettage à tous les employés de la RPN de Transports Canada, d'ici 2004-2005. *Région de l'Ontario* • Augmentation de 5 % des adeptes du covoiturage dans le bureau régional, d'ici 2005-2006.	*Région du Pacifique* • Nombre de programmes de Gestion de la demande en transport mis en œuvre pour les employés fédéraux dans le Sud de la Région. • Hausse de pourcentage d'employés de Transports Canada du bureau régional de Vancouver qui se prévalent des options d'« éconavettage », mesuré au moyen d'un sondage réalisé auprès des employés. *Région des Prairies et du Nord* • Rapport sur les résultats du sondage. *Région de l'Ontario* • Hausse de pourcentage des adeptes du covoiturage. • Nombre d'employés inscrits dans le programme d'incitation à l'achat de laissez-passer pour le transport en commun.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
1.3.2	• Mesurer l'intérêt suscité par l'idée d'adhérer à un programme d'incitation à l'achat de laissez-passer de transport en commun, d'ici 2004-2005. *Région du Québec* • Diminution de 10 % du nombre d'employés qui se rendent au travail à bord d'un véhicule à un seul occupant, d'ici 2006-2007. • Création d'un groupe de travail fédéral à Québec et mise en œuvre de programmes d'options pour les navetteurs dans trois édifices fédéraux, d'ici 2006-2007.	*Région du Québec* • Pourcentage de réduction du nombre d'employés qui se rendent au travail à bord d'un véhicule à un seul occupant. • Nombre d'édifices fédéraux dotés d'un programme d'options pour les navetteurs.

1.3.3 Laissez-passer de transport en commun
Transports Canada donnera suite aux recommandations du projet pilote de laissez-passer de transport en commun, d'ici 2006-2007.
 	
Partenaires : Environnement Canada; Ressources naturelles Canada; Secrétariat du Conseil du Trésor; Travaux publics et Services gouvernementaux Canada; l'Association canadienne du transport urbain.
	• Évaluer et implanter les recommandations résultant de l'évaluation du projet pilote de laissez-passer de transport en commun, d'ici 2006-2007.
	• Constituer une base de données pour mesurer la diminution des émissions de GES résultant du programme, d'ici 2006-2007.
		• Nombre de recommandations mises en œuvre.
		  • Nombre de ministères fédéraux qui offrent des programmes de laissez-passer de transport en commun à leurs employés.
		  • Nombre de fonctionnaires fédéraux utilisant le transport en commun.
		  • Nombre de nouvelles villes qui offrent des laissez-passer annuels de transport en commun.
		• Diminution des émissions de GES.

1.4 Programme Sur la route du transport durable (SRTD) Transports Canada déterminera dans quelle mesure les projets se sont poursuivis au-delà du financement du SRTD, afin d'évaluer la contribution soutenue à l'amélioration des transports durables, d'ici 2005-2006. Le Ministère ajoutera les résultats sur chacun des projets et un rapport récapitulatif annuel sur le site Web du Programme SRTD, d'ici 2004-2005. **Partenaires :** Bénéficiaires de fonds SRTD.	• Déterminer le pourcentage de projets SRTD qui se poursuivent six mois après l'achèvement du financement SRTD, d'ici 2005-2006. • Préparer et distribuer un rapport de récapitulation chaque année, à compter de 2004-2005.	• Pourcentage de projets qui se poursuivent à un titre ou à un autre, six mois après l'achèvement du financement du SRTD. • Nombre d'utilisateurs uniques qui visitent la page Web consacrée aux résultats du projet SRTD. • Nombre de rapports de récapitulation distribués (par courriel ou téléchargés sur le site Web).

Défi 2 : Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences

En quoi consiste le défi?
Stimuler la mise au point et l'application de technologies novatrices dans le domaine des transports, de pratiques de gestion et de services dans les secteurs public et privé, et chez les intervenants de l'industrie, du milieu universitaire et du secteur des transports afin d'améliorer les bienfaits sociaux, économiques et (ou) environnementaux des activités de transport. Veiller à ce que les pénuries de compétences dans le secteur des transports soient identifiées et collaborer avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants des transports pour régler les problèmes de compétences.

À quoi tient son importance?
Les innovations sont un élément crucial de la stratégie du gouvernement visant à promouvoir l'emploi et la prospérité. Les transports offrent quantité d'occasions de technologies et de techniques nouvelles qui contribuent à améliorer la sécurité, à renforcer l'efficacité et à atteindre les objectifs en matière d'environnement. Certaines pourront aboutir à de nouvelles industries, entraîner un relèvement de la productivité nationale et créer de nouveaux marchés pour les produits et les services canadiens.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
2.1.1 Recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI) Transports Canada collaborera avec les partenaires pour la mise en œuvre du Plan de recherche et développement pour le Canada sur les systèmes de transport intelligents, d'ici 2005-2006. **Partenaires :** STI Canada; bénéficiaires de fonds.	• Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) et jusqu'à la fin de l'exercice 2005-2006, Transports Canada financera les projets de R et D sur les STI au moyen de trois instruments de financement : ententes de contribution, contrats de R et D et ententes bilatérales fédérales-provinciales sur les STI.	• Nombre de propositions reçues. • Montant total des contributions de TC. • Montant recueilli en contrepartie des contributions de TC. • Nombre de partenaires recrutés.
2.1.2 Plan de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents (STI) Transports Canada fournira des fonds, d'ici 2005-2006, pour stimuler le développement et le déploiement de STI afin de maximiser l'utilisation et l'efficacité des infrastructures existantes, et de veiller à ce que les besoins futurs de transport soient satisfaits de manière plus responsable. **Partenaires :** Bénéficiaires de fonds.	• Un financement à frais partagés sera offert aux bénéficiaires admissibles pour des projets de déploiement et d'intégration d'applications de systèmes de transport intelligents (STI). Il faudra que les projets soient terminés d'ici 2005-2006.	• Nombre de propositions reçues. • Nombre d'ententes de contribution conclues. • Montant total des contributions de TC. • Montant recueilli en contrepartie des contributions de TC. • Nombre de partenaires recrutés.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
2.2 Perfectionnement des compétences dans le secteur des transports Transports Canada collaborera avec les partenaires à l'établissement de conseils sectoriels et appuiera le perfectionnement des compétences et des connaissances et les recherches ayant trait aux transports dans les universités et les collèges du Canada de même que dans le secteur privé, d'ici 2006-2007. **Partenaires :** Le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences; universités et collèges; secteur privé; intervenants.	• Travailler dans le cadre de partenariats afin de renforcer et d'améliorer les conseils sectoriels des transports, d'ici 2006-2007. • Déterminer les secteurs qui risquent d'éprouver des pénuries de compétences et définir des méthodes pour les combler, dans le cadre de consultations lors du Symposium sur les compétences de transport et d'autres événements, d'ici 2004-2005. • Appuyer l'éducation permanente et le développement des compétences, des connaissances et des recherches dans les universités et les collèges du Canada, d'ici 2006-2007. • Étudier l'intérêt des universitaires pour la création d'un programme de professeur invité à Transports Canada, d'ici 2006-2007.	• Progrès enregistrés dans le renforcement des conseils sectoriels et la création de nouveaux conseils sectoriels. • Résultats du Symposium sur les compétences de transport. • Nombre d'étudiants et d'universitaires dans les universités et les collèges du Canada, qui se livrent à des études et à des projets de recherche financés, en partenariat avec Transports Canada. • Décision d'établir ou non un programme de professeur invité à Transports Canada.
2.3 Stimuler l'adoption du commerce électronique Transports Canada stimulera l'adoption du commerce électronique par le secteur des transports, à compter de 2003-2004. **Partenaires :** Autres ministères fédéraux; industrie; intervenants.	À compter de 2003-2004, Transports Canada : • contribuera à la conception de systèmes d'opérations sans papier. • appuiera l'adoption des messages électroniques universels nécessaires pour le transport par des opérations sans papier. • appuiera les opérations sans papier dans le secteur privé. • élargira la compréhension au sein du gouvernement et à l'échelle internationale, des futures opérations sans papier et des innovations à ce sujet. • appuiera les recherches sur les technologies utiles et leurs liens avec le trafic passagers, les systèmes de transport intelligents et les expéditions de marchandises.	• Pourcentage d'adoption des opérations et des modèles commerciaux sans papier dans le secteur des transports. • Nombre de projets de recherche sur les technologies des opérations sans papier. • Nombre de partenariats établis au sein de TC, avec d'autres ministères, l'industrie et les intervenants.

Défi 3 : Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux

En quoi consiste le défi?
Prendre des mesures afin d'améliorer l'efficacité des transports. Cela englobe les mesures visant à encourager les choix modaux opportuns et les correspondances intermodales, et à appuyer les services et les infrastructures de transport.

Faciliter le développement, l'adoption et le maintien des services de transport à destination des collectivités éloignées et à l'intention des personnes ayant une déficience.

À quoi tient son importance?
Un réseau de transport plus efficace donnera les mêmes résultats moyennant moins de mouvements ou des mouvements plus efficaces. Grâce à des mouvements plus efficaces, il est possible de répondre aux besoins légitimes en matière de mobilité et de commerce tout en atténuant les impacts sur l'environnement.

L'égalité d'accès et de mobilité est un paramètre social important du développement durable. La mise au point de mécanismes visant à préserver et à améliorer la mobilité et l'accès est un complément important de la quête d'efficacité et d'amélioration de l'environnement.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
3.1 Faciliter l'accès au réseau national de transport Transports Canada collaborera avec les partenaires à l'élaboration d'une stratégie fédérale multimodale à long terme visant à faciliter l'accès au réseau national de transport. *Projet pilote adapté aux transports en commun* La Région du Pacifique de Transports Canada travaillera avec les partenaires en vue de lancer un projet pilote visant à adopter la technologie des systèmes intégrés d'information. Cela permettra aux exploitants de HandyDART de fournir aux clients des transports en commun des renseignements sur l'arrivée des véhicules « en temps quasi réel » dans la région de Victoria, d'ici 2005-2006. Le projet pilote permettra d'élargir l'application de la technologie dans d'autres services de transport semi-collectif, et aux services de location d'autobus sur appel. **Partenaires :** Les personnes ayant une déficience; les personnes âgées; l'industrie des transports; BC Transit; le Victoria Regional	• Concevoir un plan d'action pour la mise en œuvre d'une stratégie fédérale et déterminer des possibilités de recherche et de développement afin d'améliorer l'accès au réseau national de transport, d'ici 2006-2007. • Évaluer l'incidence de la législation et des codes de pratiques existants sur l'accès au réseau de transport de compétence fédérale, d'ici 2005-2006. • Avec le concours de divers intervenants, entreprendre un projet de recherche sur la population vieillissante du Canada, d'ici 2005-2006. • Moderniser le Comité consultatif du ministre sur le transport accessible (CCTA) conformément à l'accord conclu par le gouvernement du Canada avec le secteur bénévole, d'ici 2004-2005. • Évaluer les résultats de la Campagne de sensibilisation au code de bonne pratique des autocaristes sur la prestation volontaire de services de transport accessibles, d'ici 2004-2005.	• Nombre de projets de recherche et de développement. • Nombre de plaintes reçues au sujet des obstacles à la mobilité des personnes ayant une déficience qui empruntent le réseau national de transport. • Nombre de nouvelles mesures prises pour améliorer l'accès au réseau fédéral de transport. • Succès des codes de bonnes pratiques d'après l'évaluation de l'industrie et des utilisateurs. • Évaluation qualitative de la conformité CCTA avec l'accord signé par le gouvernement du Canada avec le secteur bénévole. *Projet pilote adapté aux transports en commun* • Hausse de l'efficacité du réseau et du degré de satisfaction des clients. • Utilisation de la technologie du projet pilote par d'autres parties. • Satisfaction des clients et meilleure efficacité suite à l'adoption de la technologie par d'autres parties.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
Transit System; les exploitants HandyDART; la Greater Vancouver Transportation Authority; le Centre sur le vieillissement de l'Université de Victoria.	*Projet pilote adapté aux transports en commun* *Phase 1* • Confirmer le financement et les partenariats établis pour le lancement du projet pilote, d'ici 2004-2005. *Phase 2 (sous réserve du succès de la phase 1)* • Réaliser le projet pilote, d'ici 2005-2006. • Rendre compte des résultats du projet pilote et les distribuer, d'ici 2006-2007.	
3.2 Garantir l'accès raisonnable des communautés éloignées au réseau national de transport Dans les secteurs de compétence fédérale, et avec la collaboration des partenaires, Transports Canada s'occupera de la question de l'accès raisonnable des communautés éloignées au réseau national de transport et favorisera le contrôle local des infrastructures de transport pour desservir ces régions éloignées. **Partenaires :** Autres ministères fédéraux; autres ordres de gouvernement; le secteur privé.	Transports Canada : • maintiendra les services de transport essentiels dans les communautés éloignées qui n'ont pas d'autre moyen de transport pour toute l'année, jusqu'en 2006-2007; • examinera les besoins locaux d'infrastructure dans le cadre de partenariats et favorisera les accords novateurs qui appuient l'accès raisonnable des communautés éloignées au réseau national de transport, jusqu'en 2006-2007; • analysera le rôle à long terme de TC dans l'exploitation des aéroports éloignés, d'ici 2004-2005.	• Investissements pour continuer de desservir les communautés éloignées qui n'ont pas d'autre moyen de transport pour toute l'année. • Nombre de partenariats visant à promouvoir le contrôle local des infrastructures de transport dans les communautés éloignées. • Niveau de contrôle accru des infrastructures de transport dans les communautés éloignées. • Résultats de l'examen du rôle à long terme de TC dans l'exploitation des aéroports éloignés, d'ici 2004-2005.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
3.3 Changement climatique – Impacts et adaptation La Région des Prairies et du Nord (RPN) et l'Administration centrale de Transports Canada effectueront des recherches afin de déterminer des techniques d'adaptation des transports, eu égard aux conséquences du réchauffement de la planète au Canada. **Partenaires :** Autres ministères; organisations non gouvernementales; Fonds d'action pour le changement climatique.	*La RPN et l'Administration centrale :* • dresseront la liste des principales personnes-ressources, des intervenants et des fonctions, en 2004-2005. • sensibiliseront les gens aux incidences et à l'adaptation par des présentations et des ateliers, de conférences et de comités, entre 2004-2005 et 2006-2007. • établiront un réseau d'échange d'informations en 2004-2005. • analyseront et réviseront les données préalables qui existent sur CD et sur le site Web, en 2005-2006. *La RPN :* • appuiera ou lancera des recherches sur la façon de réduire les émissions de GES et l'adaptation des activités et des infrastructures de transport, en 2005-2006. • apportera une aide technique et financière à un projet de recherche sur les infrastructures de transport dans les Territoires du Nord-Ouest, entre 2004-2005 et 2006-2007. *L'Administration centrale :* • fournira des conseils d'expert pour le Programme sur les impacts et l'adaptation et collaborera à l'élaboration et à la mise en œuvre du Cadre national d'adaptation, entre 2004-2005 et 2006-2007. • participera aux travaux du Comité technique du Fonds d'action pour le changement climatique sur les impacts et l'adaptation, entre 2004-2005 et 2006-2007. • évaluera les stratégies d'adaptation aux changements climatiques qui s'offrent au secteur des transports et leur intégration dans la planification du gouvernement, d'ici 2006/2007.	• Nombre de projets d'adaptation des transports conçus. • Nombre de présentations données sur les incidences des changements climatiques sur le secteur des transports. • Nombre de participants du réseau. • Volume de nouvelles données ajoutées à la base actuelle.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
3.4 Investir dans la planification des transports en commun et des transports durables Transports Canada collaborera de façon continue avec les partenaires, pour minimiser les encombrements et la pollution automobile dans les zones urbaines. Les travaux dans ce secteur viseront surtout à accroître l'utilisation des transports en commun et d'autres moyens de transport des passagers. **Partners:** : Infrastructure Canada; autres ministères fédéraux; partenaires internationaux; provinces; municipalités; intervenants.	• Travailler en partenariat, dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, pour cerner et tirer parti des possibilités d'intégrer la planification/gestion de la demande dans les investissements dans les infrastructures, au fur et à mesure que des propositions sont présentées. • Élaborer de nouvelles politiques et mesures sur les transports qui contribuent à atteindre les objectifs du Canada sur les changements climatiques, à titre permanent. • Entreprendre un exercice détaillé pour déterminer la faisabilité d'élargir le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU), d'ici 2005-2006.	• Nombre de projets qui favorisent l'intégration/la planification. • Montant des nouveaux crédits consacrés aux mesures sur les changements climatiques au sein du Ministère. • Volume quantifiable de diminution des émissions de GES résultant des mesures du Ministère visant à atténuer les changements climatiques. • Résultats de l'exercice détaillé, y compris une recommandation sur la nécessité ou non d'élargir le PDTU.
3.5 Appuyer le transport maritime de courte distance Transports Canada étudiera de façon continue les possibilités de promouvoir le transport maritime de courte distance. **Partenaires :** Autres pays; industrie; fournisseurs de services; autres ordres de gouvernement; autres intervenants.	• Résumer et évaluer l'issue de six ateliers parrainés par Transports Canada organisés avec l'industrie en 2003, afin de déterminer les questions stratégiques qu'il faudra résoudre, à compter de 2003-2004. • À compter de 2003-2004, tenir des réunions avec d'autres pays pour échanger des informations et l'expérience que l'on a du transport maritime de courte distance en vertu des protocoles de coopération conclus avec les États-Unis et le Mexique. • Réaliser une étude conjointe entre le Canada et les États-Unis sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent afin de déterminer la rentabilité du système, d'ici 2005-2006. • Mener une campagne de marketing continue pour souligner les avantages du transport maritime de courte distance, à compter de 2003-2004.	• Nombre de fournisseurs de services, d'expéditeurs et d'autres ordres de gouvernement joints, grâce à la campagne de marketing/sensibilisation. • Résultats de l'étude réalisée par le Canada et les États-Unis sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. • Sensibilisation accrue aux avantages du transport maritime de courte distance, évaluée par le nombre et l'étendue des nouveaux services de transport maritime de courte distance offerts par l'industrie.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
3.5	• Multiplier les données affichées sur le site Web de Transports Canada consacré au transport maritime de courte distance, d'ici 2004-2005.	
3.6 Réseaux de transport efficaces Transports Canada s'emploiera à établir des partenariats, dans le but : • de renforcer la capacité du Canada à concevoir et à déployer des réseaux de transport plus efficaces, axés sur la con sommation responsable d'énergie. • d'appuyer la transmission des nouvelles connaissances, concepts et technologies à travers tous les modes; dans les régions urbaines et rurales; dans les couloirs interurbains et internationaux; entre les nombreuses juridictions. **Partenaires :** Autres ordres de gouvernement; industrie; universités; avec la collaboration du Programme de recherche et de développement énergétiques.	• Concevoir et mettre en œuvre un plan afin de cerner les possibilités de R et D permettant d'optimiser l'efficacité des réseaux de transport urbain, de transport intermodal des marchandises et de transport aérien, d'ici 2003-2004. • Lancer des projets de R et D sur les transports urbains en se concentrant sur la gestion de la circulation (notamment sur les systèmes de pointe de gestion des autoroutes et les systèmes de renseignements des voyageurs), d'ici 2005-2006. • Entreprendre des projets de R et D sur l'amélioration des transports en commun (notamment les systèmes de gestion des parcs, les systèmes d'information des voyageurs avant le trajet et à bord, et les systèmes de paiement par carte intelligente), d'ici 2005-2006. • Entreprendre des projets de R et D sur les technologies habilitantes de STI et leurs normes, d'ici 2005-2006. • Identifier et entreprendre des projets de R et D sur le transport intermodal axés sur l'amélioration de l'efficacité du transport routier et ferroviaire, d'ici 2005-2006. • Entreprendre des projets de R et D sur le transport aérien axés sur l'amélioration des activités aéroportuaires, de l'exploitation des aéronefs et de l'accès aux aéroports, d'ici 2005-2006.	• Nombres de projets de recherche sur les technologies innovantes visant à améliorer la surveillance du débit de la circulation, la détection des incidents et les communications sur la signalisation routière. • Nombre de projets pilotes pour déployer des innovations touchant la gestion de la circulation. • Résultats des recherches sur les systèmes de paiement par carte intelligente à applications multiples. • Résultats des recherches sur la prochaine génération d'instruments de communication entre les véhicules et la route et les véhicules entre eux. • Nombre de technologies adoptées qui se solderont par des réseaux de transport plus sobres sur le plan énergétique. • Établissement de procédures, de pratiques, d'informations et de systèmes de communication nouveaux ou améliorés et de politiques, visant le transport plus efficace des passagers et des marchandises.

Défi 4 : Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement

En quoi consiste le défi?
Adopter des incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules (dans tous les moyens de transport), des carburants et des infrastructures de ravitaillement, tout en prévenant ou en réduisant les émissions atmosphériques (avant tout), de même que les effluents liquides et les déchets solides. Au nombre des mesures, mentionnons des véhicules et des systèmes plus efficaces, des carburants plus propres et l'utilisation de technologies antipollution.

À quoi tient son importance?
Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, qui contribuent aux changements climatiques, au smog et à la pollution attribuable aux substances toxiques aéroportées. En vertu du Protocole de Kyoto, le Canada est tenu de réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2008-2012, par rapport à 1990. La norme pancanadienne sur les particules et l'ozone, de même que les accords entre le Canada et les États-Unis, prescrivent aussi d'importantes réductions des émissions des précurseurs du smog.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
4.1 Mettre en œuvre les engagements sur le changement climatique au sujet de la consommation de carburant et des carburants de remplacement *Consommation de carburant* Transports Canada collaborera avec les partenaires pour mettre en œuvre l'Initiative sur la consommation de carburant des véhicules automobiles, qui a été réitérée dans le *Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique*. L'objectif est d'améliorer de 25 % la consommation de carburant des véhicules légers, d'ici 2010. *Carburants de remplacement* Transports Canada étudiera l'incidence de l'E10 (10 % d'éthanol dans l'essence) sur la conduite et les pièces des véhicules légers d'ici 2003-2004, et analysera les avantages et les coûts généraux de l'éthanol dans les carburants automobiles. **Partenaires :** Ressources naturelles Canada; autres gouvernements; l'industrie.	*Consommation de carburant* • Évaluer chaque année la consommation moyenne de carburant de l'entreprise, à compter de 2003-2004. • Participer à la poursuite de la Campagne sur la pression de pneus, à compter de 2003-2004. *Carburants de remplacement* • Produire un rapport sur les impacts de l'E10 sur la conduite et les pièces des véhicules légers, d'ici 2003-2004. • Préparera une pochette d'information sur les incidences de l'éthanol, d'ici 2006-2007.	*Consommation de carburant* • Pourcentage annuel d'amélioration de la consommation moyenne de carburant de l'entreprise. • Sensibilisation accrue du public à la bonne pression des pneus (mesurée au moyen de sondages). • Amélioration du gonflage des pneus (pour une population représentative) et baisses de la consommation de carburant qui en résultent. *Carburants de remplacement* • Volume de couverture médiatique des recherches de TC sur l'E10. • Nombre de pochettes/brochures d'information distribuées. • Nombre de visites du site Web.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
4.2 Réduire les émissions atmosphériques des transports ferroviaire, aérien et maritime Transports Canada collaborera avec les partenaires pour améliorer les normes et réduire les émissions atmosphériques du secteur des transports. En particulier, le Ministère : • travaillera dans le cadre de partenariats afin d'examiner les normes sur les émissions produites par le secteur ferroviaire et les nivaux des émissions atmosphériques produits par les locomotives; • travaillera avec tous les transporteurs pour examiner des possibilités d'améliorer l'efficacité et l'infrastructure du réseau canadien de transport aérien; • élaborera de nouvelles dispositions réglementaires en matière de pollution atmosphérique en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, en fonction de l'annexe VI de la Convention MARPOL. **Partenaires :** Environnement Canada (EC); Association des chemins de fer du Canada (ACFC); transporteurs intérieurs et internationaux; Association du transport aérien du Canada; Association du transport aérien international; Organisation maritime internationale (OMI).	*Transport ferroviaire* • Officialiser la gestion conjointe par TC/EC du Protocole d'entente (PE) sur les émissions des locomotives avec l'ACFC, d'ici 2005-2006, et évaluer les rapports annuels issus du PE. • Terminer l'examen juridique des options de réglementation visant à contrôler les émissions, d'ici 2004-2005. • Élaborer et publier une stratégie en vue de réduire les émissions dans l'atmosphère des compagnies de chemin de fer, en 2004-2005. *Transport aérien* • Étudier l'incidence et la faisabilité d'accroître les niveaux de service dans un certain nombre d'aéroports canadiens stratégiques du Grand Nord afin de faciliter l'acheminement plus direct du trafic et rendre compte du potentiel de réduction des émissions, en 2004-2005. • Modéliser en trois dimensions les émissions des aéronefs pour prévoir les effets sur l'environnement des différents polluants émis par les moteurs d'avion au-dessus des régions polaires du Canada, et rendre compte des impacts sur la qualité de l'air, en 2005-2006. • Étudier la possibilité et la faisabilité d'autres options pour améliorer l'efficacité et les infrastructures du réseau de transport aérien du Canada, et rendre compte du potentiel de réduction des émissions, en 2006-2007. *Transport maritime* • Prendre part et contribuer de manière suivie à l'établissement de lignes directrices et de normes de l'OMI. • Introduire de nouveaux règlements sur la pollution	*Transport ferroviaire* • Diminution des émissions grâce aux dispositions du PE. • Décision sur la façon d'utiliser les pouvoirs de réglementation prévus par *la Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF). • Réductions des émissions réalisées si de nouveaux règlements sont adoptés. • Réductions des émissions atteintes grâce aux dispositions de la stratégie. *Transport aérien* • Rapports faisant état des avantages prévus des options proposées pour l'environnement. *Transport maritime* • Résultats atteints et activités lancées à l'issue des réunions de l'OMI. • Nombre de nouveaux règlements sur la pollution atmosphérique adoptés en vertu de la LMMC. • Nombre d'accords volontaires conclus avec le secteur du transport maritime.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
4.2	atmosphérique en vertu de la LMMC, d'ici 2006-2007. • Étudier la possibilité d'élaborer des accords/lignes directrices volontaires avec le secteur du transport maritime pour réduire les émissions maritimes, d'ici 2006-2007.	
4.3 Promouvoir les véhicules de haute technologie D'ici 2005-2006, dans le cadre du Programme des véhicules à technologies de pointe (PVTP), Transports Canada : • évaluera la consommation de carburant, les émissions et la sécurité des véhicules de haute technologie; • procédera à des essais, des inspections et des évaluations et publiera des rapports décrivant la capacité des véhicules de haute technologie à respecter les prescriptions réglementaires en vigueur, et prendra des mesures afin d'accélérer la mise en marché de véhicules équipés de technologies de pointe; • élargira le volet sensibilisation du public du Programme des véhicules à technologies de pointe.	• Publier chaque année des évaluations sur le rendement des véhicules de haute technologie. • Procéder à des essais, des inspections et des évaluations et publier des rapports faisant état de la capacité des véhicules de haute technologie à respecter les prescriptions réglementaires en vigueur, d'ici 2005-2006. • Sous réserve de la disponibilité de fonds, incorporer un volet sur les véhicules à hydrogène/pile à combustible dans le PVTP existant, d'ici 2004-2005. • Actualiser régulièrement le site Internet de Transports Canada, à compter de 2003-2004. • Évaluer la pénétration sur le marché et les réductions possibles de GES qui résulteront au Canada des véhicules de haute technologie. Les résultats seront disponibles pour les véhicules du millésime 2004, d'ici 2004-2005. • Organiser chaque année entre 15 et 20 événements destinés à accroître la sensibilisation auprès d'un groupe cible de 1 million de personnes.	• Nombre de véhicules achetés, essayés, inspectés et évalués. • Intégration des véhicules de haute technologie et des véhicules émettant peu de carbone dans le parc canadien. • Consommation de carburant des véhicules routiers légers neufs. • Nombre d'événements de sensibilisation du public organisées et groupe cible prévu. • Mesures prises sous la forme de nouveaux règlements, de l'actualisation des règlements existants ou de nouvelles politiques et pratiques, résultant des obstacles identifiés, des essais, des inspections et des évaluations réalisés.
4.4 Promouvoir les inspections des émissions des véhicules Transports Canada collaborera à la réalisation du programme volontaire d'essai des émissions ROULONS VERT, entre 2004-2005 et 2006-2007. **Partenaire :** Environnement Canada.	• Exécuter le programme ROULONS VERT, entre 2004-2005 et 2006-2007.	• Nombre de véhicules participant au programme ROULONS VERT. • Nombre de villes canadiennes participant au programme.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
4.5 Contrôle de la vitesse des véhicules automobiles par souci de sécurité et de durabilité Sous réserve de la disponibilité de fonds, analyser et quantifier les effets d'un certain nombre de mesures d'ordre technique et de comportement, visant à contrôler la vitesse des véhicules dans la circulation, sous le rapport de son incidence possible sur le débit de la circulation et des encombrements, d'une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES), des collisions et des blessures, ainsi que des coûts directs et sociaux qui se rattachent aux incidents de la route; entre 2003-2004 et 2006-2007.	• Entreprendre une analyse de la documentation sur les excès de vitesse et le contrôle de la vitesse, notamment sur le rapport entre la vitesse, la sécurité et les émissions de gaz à effet de serre; entre 2003-2004 et 2004-2005. • Procéder à un essai du parc pour évaluer le caractère pratique de *l'Adaptation intelligente de la vitesse* (AIV) dans le milieu canadien, et ses avantages possibles pour la sécurité, l'efficacité et l'énergie, entre 2003-2004 et 2006-2007. • Mettre à l'essai dans le parc de véhicules un instrument qui affiche la consommation d'essence en fonction de la distance parcourue (L/100 km), l'essence consommée (L) et le montant en argent, entre 2003-2004 et 2006-2007. • Mener des essais en laboratoire sur plusieurs véhicules afin de quantifier le rapport entre la vitesse et la consommation de carburant, en 2003-2004 et 2004-2005. • Lancer des études sur les attitudes et les comportements afin de concevoir un programme de sensibilisation et d'information du public qui accompagnera les essais du parc de véhicules; entre 2003-2004 et 2006-2007. • Évaluer les facteurs de conception des routes qui contribuent à la vitesse des automobilistes et tester un nombre limité de traitements de la chaussée visant à influer sur la vitesse des automobilistes; entre 2005-2006 et 2006-2007.	• Résultats atteints dans la création et l'échange de nouvelles connaissances sur : • les effets de la vitesse sur la consommation de carburant, les émissions de GES, la sécurité, les temps de trajet et les encombrements de la circulation; • le côté pratique, les coûts et l'efficacité des mesures de contrôle de la vitesse d'ordre technologique et comportemental; • les facteurs qui influent sur la vitesse des automobilistes.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
4.6 Recherches sur les matériaux légers et les véhicules peu polluants Transports Canada se fera le promoteur des innovations dans le domaine des transports en appuyant la mise au point et l'adoption de techniques de pointe pour assurer la durabilité de l'environnement, d'ici 2005-2006. **Partenaires :** Programme de recherche et de développement énergétiques; fournisseurs de piles à combustible; fournisseurs de carburant; industrie automobile; gouvernements.	• Entreprendre des recherches sur les technologies spécialisées dont le but est de contribuer à la mise au point de véhicules légers, d'ici 2005-2006. • Entreprendre des recherches pour contribuer à la mise au point de véhicules peu polluants, en 2005-2006. • Entreprendre des travaux avec les partenaires pour démontrer et déployer des infrastructures de ravitaillement en hydrogène et d'autres infrastructures, et encourager l'adoption des véhicules à pile à combustible au Canada, d'ici 2005-2006.	• Nombre de partenariats établis pour mener des travaux sur les matériaux légers destinés aux véhicules d'ici 2005-2006. • Nombre de démonstrations des technologies de véhicules peu polluants d'ici 2005-2006. • Plan de recherche pour élaborer des normes sur l'utilisation de l'hydrogène dans les véhicules automobiles d'ici 2005-2006.

Défi 5 : Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants

En quoi consiste le défi?
Promouvoir une gestion améliorée de l'environnement et une amélioration de l'exploitation des entreprises du secteur des transports. Faciliter l'adoption de pratiques de gestion optimales dans tout le secteur des transports. Adopter des incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) en vue d'améliorer l'efficacité et de prévenir ou de réduire les émissions atmosphériques, les effluents liquides et les déchets solides attribuables à l'exploitation. Cela englobe les mesures visant à prévenir, à se préparer et à intervenir en cas de déversement accidentel, ainsi que les mesures visant à réduire ou à éliminer les rejets courants d'effluents et de déchets.

À quoi tient son importance?
Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, d'effluents liquides et de déchets solides. Ces activités présentent des risques d'accidents pouvant entraîner le rejet de carburants ou de substances dangereuses dans l'environnement. Outre les caractéristiques des véhicules, des carburants et des infrastructures, la façon dont ils sont utilisés et entretenus est importante. Il est important d'atténuer ces incidences pour préserver l'intégrité des écosystèmes aquatiques et terrestres et éviter l'exposition de l'être humain aux substances dangereuses.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
5.1 Promouvoir les pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement dans le secteur des transports Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour promouvoir les pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement et la responsabilité d'entreprise dans le secteur des transports. À cette fin, le Ministère : • mènera des consultations et des négociations avec les intervenants du secteur maritime, afin d'établir un futur programme de navires écologiques au Canada, d'ici 2006-2007; • appuiera l'achat et l'installation d'équipements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports hors route, à compter de 2004-2005; • appuiera l'adoption de systèmes de gestion de l'environnement (SGE) et la certification ISO 14000, en favorisant des pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement, d'ici 2005-2006. **Partenaires :** Intervenants du secteur des transports (notamment les administrations portuaires et les administrations de pilotage).	*Programme de navires écologiques* • Tenir des consultations dans cinq régions, en 2003-2004. • Parachever la conception du programme de navires écologiques. • Augmenter l'adhésion de l'industrie au programme et établir des partenariats pour son exécution, jusqu'en 2006-2007. *Programme de transport efficace des marchandises par des véhicules non routiers* • Appuyer des projets d'acquisition et d'installation d'équipements de réduction des émissions de GES, entre 2004-2005 et 2006-2007. • Évaluer les réductions d'émissions de GES attribuables au programme, à compter de 2005-2006. *SGE* • Transports Canada organisera un deuxième atelier sur les SGE dans le secteur des transports avec la participation de représentants des divers modes, d'ici 2005-2006.	*Programme de navires écologiques* • Nombre de partenariats établis en vertu du programme de navires écologiques. • Nombre de navires écologiques canadiens certifiés. *Programme de transport efficace des marchandises par des véhicules non routiers* • Réductions de GES attribuables au programme. *SGE* • Participation à l'atelier et évaluations des participants. • Nombre de partenariats établis dans le secteur des transports, grâce à l'échange de pratiques d'excellence.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
5.2 Normes de l'OACI Transports Canada collaborera avec les partenaires à l'élaboration de nouvelles normes sur les émissions des aéronefs et de pratiques opérationnelles, visant à calmer les préoccupations suscitées par la qualité de l'air local et l'évolution du climat de la planète, entre 2004-2005 et 2006-2007. **Partenaires :** Association du transport aérien du Canada; Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).	• Participer de façon suivie aux groupes de travail du CAEP responsables des émissions des moteurs d'avion dans une optique technique et opérationnelle. • Promouvoir de façon continue les mesures opérationnelles en vue de réduire les émissions et la consommation de carburant aviation des transporteurs et des exploitants canadiens; cela comprend la tenue d'un troisième atelier international, en 2004-2005.	• Avantages prévus des normes élaborées et des mesures préconisées. • Nombre d'activités organisées et volume de documents promotionnels distribués. • Participation à l'atelier et évaluations des participants.
5.3 Normes de l'OMI sur la pollution des mers Transports Canada collaborera avec les partenaires et intervenants, entre 2004/205 et 2006/2007 à l'élaboration de normes canadiennes, à la surveillance de la conformité, à l'élaboration de normes mondiales sur le transport maritime et, enfin, à la réduction et à la prévention de la pollution maritime. Le Ministère ajoutera des dispositions pertinentes dans la législation canadienne via la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). **Partenaires :** Intervenants du secteur des transports; Organisation maritime internationale (OMI).	• Élaborer de nouveaux règlements et normes sur la gestion des eaux de ballast au Canada, d'ici 2004-2005. • Élaborer de nouveaux règlements en vertu de la LMMC révisée de 2001 qui tiendront compte des récentes initiatives prises par l'OMI dans des domaines comme les systèmes antisalissure, d'ici 2006-2007. • Participer, de façon suivie, à l'élaboration de lignes directrices internationales sur des dossiers comme le recyclage des navires.	• Nombre de dispositions ou de règlements incorporés dans la LMMC. • Nombre de nouvelles lignes directrices élaborées.

Défi 6 : Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports

En quoi consiste le défi?
Comprendre à fond les problèmes de transport. Cela consiste notamment à mieux cerner l'ampleur des activités de transport, leurs incidences (positives et néfastes) et le coût et les avantages des mesures stratégiques. Utiliser et diffuser de meilleurs renseignements, et utiliser de meilleures méthodes et cadres de prise de décisions pour parvenir à des décisions plus équilibrées, ponctuelles, transparentes et efficaces.

À quoi tient son importance?
De meilleurs renseignements mènent à de meilleures décisions. Compte tenu de l'importance des transports pour l'économie, la société et l'environnement, il est indispensable que les gouvernements et les intervenants aient accès à des données et à des analyses exactes et fiables.

Le développement durable est attesté par l'évaluation des paramètres environnementaux, économiques et sociaux, et par l'atteinte de conclusions sur le juste équilibre et l'intégration des objectifs.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
6.1 Initiative sur les données relatives aux transports Transports Canada se propose de modifier les dispositions de la Loi sur les transports au Canada relatives à la collecte de données pour assurer la disponibilité de données utiles et uniformes sur les divers éléments du réseau de transport. Le Comité directeur fédéral-provincial-territorial sur la stratégie de collecte de données sur le changement climatique (présidé par Transports Canada) améliorera, d'ici 2005-2006, les données disponibles en implantant une stratégie pour : • améliorer les estimations nationales et provinciales sur la consommation de carburant des véhicules; • améliorer les données sur les activités provinciales et régionales en étudiant la possibilité d'obtenir le relevé du compteur kilométrique des véhicules. **Partenaires :** Statistique Canada; autres autorités compétentes.	• Proposer de modifier la *Loi sur les transports au Canada*. • Entreprendre une enquête nationale sur la consommation de carburant, en sus de l'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), en 2003-2004. • Rendre compte des estimations sur la consommation de carburant des véhicules automobiles, en 2005-2006. • Rendre compte au Conseil des sous-ministres des résultats de l'étude de faisabilité sur le relevé du compteur kilométrique et formulera des recommandations à l'intention du Conseil, en 2004-2005.	• Enquête nationale sur les résultats relatifs à la consommation de carburant. • Estimations nationales et provinciales de la consommation de carburant des véhicules automobiles. • Résultats de l'étude de faisabilité sur le relevé du compteur kilométrique et recommandations quant à une mise en œuvre possible par les différentes autorités compétentes.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT

6.2 Comprendre les coûts économiques, sociaux et environnementaux des transports
Transports Canada élargira sa compréhension de toutes les répercussions financières et des signaux pour de meilleurs prix qui se rattachent à l'utilisation des différents moyens de transport.
 	
Transports Canada mènera un certain nombre d'études et de projets de recherche en 2004-2005, pour aider à combler les lacunes analytiques cernées par la Table des transports et du changement climatique lors de ses travaux, et contribuera à l'optique nationale sur les principales questions qui se rattachent aux transports durables.
 	
Partenaires : Autres ministères fédéraux; autre ordres de gouvernement.
	En guise de suivi aux travaux de la Table des transports, le Ministère :
	• parachèvera une étude nationale en 2003-2004, afin d'élargir la compréhension des encombrements de la circulation et formulera des recommandations pour suite à donner dans le cadre d'un atelier réunissant des experts d'ici 2004-2005.
	• procédera à un examen des coûts et des conséquences des investissements dans les transports en commun pour l'atteinte de certaines cibles, quant au nombre d'usagers des transports en commun, en 2004-2005.
	• entreprendra une enquête sur les gares de marchandises intermodales, afin de mieux connaître le transport intermodal des marchandises et d'établir un profil des données sur les gares intermodales, d'ici 2004-2005.
	• élargira sa compréhension et se fera le défenseur de l'usage approprié du modèle coûts-avantages applicable aux investissements dans les transports en commun et dans les routes, en 2004-2005.
	• élaborera un cadre de comptabilisation du coût complet de tous les moyens de transport en déterminant dans la mesure du possible la totalité de leurs coûts économiques, sociaux et environnementaux.
	• à compter de 2004-2005, contribuera à la conception de l'instrument d'analyse/prévision de la consommation d'énergie du gouvernement fédéral, et étudiera les possibilités d'améliorer la modélisation des passagers urbains, des marchandises, et la modélisation interurbaine.
		• Résultats de l'étude nationale sur les encombrements. Évaluation de la rétroaction des participants à l'atelier.
		• L'utilité des études et des instruments sera évaluée :
		  • par l'intégration des résultats dans le processus décisionnel de Transports Canada ou du gouvernement fédéral;
		  • par l'intégration dans le modèle fédéral d'analyse et d'établissement de prévisions sur la consommation d'énergie.
		• Élargissement de la compréhension et de l'utilisation des modèles coûts-avantages, mesuré par la formation dispensée et la rétroaction reçue.
		• Diffusion des résultats de l'Étude sur les investissements dans les transports en commun.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
6.3 Améliorer la réalisation des évaluations environnementales stratégiques Le Ministère évaluera et améliorera les instruments et méthodes actuels des évaluations environnementales stratégiques (EES), afin de simplifier et de mieux intégrer la réalisation des EES dans le cadre des analyses politiques. Le Ministère évaluera par ailleurs et favorisera le respect accru de sa politique sur les EES, à compter de 2004-2005.	• Organiser des séances de formation sur les EES à l'intention des employés du Ministère au moins une fois par an. (voir engagement 7.1) • Sensibiliser les employés aux prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES et de la Politique de Transports Canada sur les EES, à titre permanent. • À compter de 2004-2005, procéder à des évaluations annuelles d'un échantillon de documents EES, pour déterminer s'ils respectent les prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES et de la Politique de Transports Canada sur les EES, et pour déterminer s'il faut améliorer les documents d'orientation et de sensibilisation.	• Nombre d'employés suivant une formation sur les EES. • Résultats des évaluations annuelles des documents EES dûment remplis.
6.4 Objectif du transport durable Concevoir un *Objectif du transport durable*, d'ici 2006-2007, qui servira d'instrument pour renforcer la capacité de Transports Canada à prendre des décisions intégrées. En cas de succès, l'Objectif sera institutionnalisé et promu dans le processus décisionnel de Transports Canada. L'Objectif pourra également être échangé avec le secteur des transports pour être utilisé dans d'autres organismes.	*Phase 1* – Concevoir et expérimenter *l'Objectif du transport durable* • Concevoir un prototype d'Objectif, d'ici 2004-2005. • Expérimenter l'Objectif sur trois études de cas au sein du Ministère afin de le mettre à l'essai et d'obtenir des conseils en vue de l'améliorer, d'ici 2005-2006. • Évaluer le succès du projet pilote et déterminer s'il faut passer à la phase 2, d'ici 2005-2006. *Phase 2* – Publier et diffuser *l'Objectif du transport durable* (sous réserve de l'aboutissement de la phase 1) • Publier et diffuser *l'Objectif du transport durable* à l'intention des décisionnaires du Ministère, d'ici 2006-2007. • Organiser des ateliers de formation qui seront dispensés de manière suivie, à compter de 2006-2007.	*Phase 1* • Succès du projet pilote mesuré par les formulaires d'évaluation. *Phase 2* • Nombre d'employés qui doivent recevoir un exemplaire de l'Objectif. • Nombre d'employés qui doivent suivre une formation sur l'Objectif. Nota : Les mesures à long terme (c.-à-d. après 2006-2007) porteront sur l'acceptation de l'Objectif et son impact sur les décisions.

Défi 7 : Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

En quoi consiste le défi?
Améliorer la gestion de l'environnement au sein du Ministère et prendre des mesures pour atténuer les impacts des activités du Ministère sur l'environnement. Promouvoir une meilleure gestion de l'environnement par d'autres entreprises du secteur des transports qui mènent des activités sur les terres fédérales et sur les terres relevant des compétences du gouvernement fédéral.

À quoi tient son importance?
En adoptant une démarche systématique à l'égard de la gestion de l'environnement, les entreprises parviennent à mieux comprendre la nature de leurs incidences sur l'environnement et à planifier leurs activités en conséquence. En adoptant des pratiques d'excellence de gestion de l'environnement, Transports Canada peut atténuer ses propres incidences sur l'environnement et montrer l'exemple aux autres dans le secteur des transports. Même si le Ministère n'exploite plus de nombreuses composantes du réseau de transport, il continue d'assumer le rôle et la responsabilité de propriétaire et de surveillant pour assurer la gestion intelligente de l'environnement par d'autres organismes. Dans l'ensemble, Transports Canada est en bonne posture pour montrer l'exemple sur la gestion de l'environnement et pour diffuser des pratiques d'excellence.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
7.1 Système de gestion de l'environnement de Transports Canada Transports Canada mettra en œuvre de façon suivie son Système de gestion de l'environnement (SGE), qui comprendra notamment des nouveaux défis axés sur les secteurs prioritaires dans les opérations du Ministère. (Voir Cadre global du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada à l'annexe B).	*Gestion des substances dangereuses* • S'assurer de façon continue que la totalité des installations appartenant au Ministère, exploitées par lui, et où se trouvent des équipements contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) sont dotées de plans de gestion des SACO. *Consommation d'eau potable* • Assurer de façon continue la salubrité de l'eau potable dans les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui. • Concevoir un cours de formation à TC sur l'eau potable saine dans les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui, d'ici 2005-2006. *Éconavette et voyages d'affaires* • Réaliser une augmentation de 5 % du nombre d'employés qui se prévalent de l'éconavettage dans les zones urbaines là où de tels services existent, d'ici 2006-2007. • Réaliser une hausse de 5 % du nombre de voyages d'affaires à caractère durable dans la Région du Québec et à l'Administration	• Nombre de cibles SGE atteintes. (Voir l'annexe B pour connaître les indicateurs de rendement précis).

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
7.1	centrale, dans les zones urbaines où ces services existent, d'ici 2006-2007. *Évaluation environnementale (EE)* • Utiliser le Programme de surveillance de l'assurance de qualité des évaluations environnementales pour déterminer les atouts et les faiblesses du programme EE du Ministère. (Voir engagement 7.5.3) • Organiser des séances annuelles de formation et sensibilisation à l'intention des employés du Ministère et aux sociétés d'État. (Voir engagements 6.3 et 7.5.1)	
7.2 Programme de surveillance de l'environnement dans les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) Transports Canada procédera de façon suivie à des examens dans les aéroports du RNA, pour s'assurer qu'ils sont dotés des systèmes nécessaires pour assurer le respect des règlements et des pratiques d'excellence, et déterminer les responsabilités existantes ou éventuelles.	• Le Ministère s'assurera de façon continue que tous les aéroports du RNA sont régulièrement évalués au moyen du Protocole d'évaluation environnementale d'une propriété 2000 de Transports Canada. • Le Ministère donnera suite, de façon continue, aux carences décelées grâce au programme de surveillance et veillera à ce que des mesures correctives soient prises pour y remédier.	• Nombre d'évaluations réalisées chaque année. • Nombre de cas de non-conformité ou de non-respect décelés par installation par an, et mesures correctives prises.
7.3 Essai sur un mur accumulateur de chaleur/système de chauffage supplémentaire à l'aéroport de Churchill Sous réserve de la disponibilité de fonds, La Région des Prairies et du Nord de Transports Canada réalisera un essai échelonné sur trois ans, sur un mur accumulateur de chaleur/système de chauffage d'appoint à l'aéroport de Churchill (Manitoba). Le projet servira de banc d'essai pour l'adoption de techniques d'énergie supplémentaires dans d'autres installations. Il durera entre 2004-2005 et 2006-2007.	• Mener une étude de faisabilité préliminaire, en 2004-2005. • Entreprendre la collecte de données de surveillance de base, en 2004-2005. • Installer un mur accumulateur de chaleur, en 2005-2006. • En surveiller l'efficacité, en 2005-2006 et 2006-2007. • Économies de 6,6 % sur les coûts annuels de chauffage à l'électricité et économies connexes au niveau des émissions de gaz à effet de serre. • Publication d'un rapport final contenant les conclusions et les recommandations en vue d'une application éventuelle à d'autres installations, en 2006-2007.	• Économies d'énergie réelles et réductions de GES attribuables au mur accumulateur de chaleur. • Coûts-avantages de ce mur.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
7.4 Espaces verts à Pickering Transports Canada élaborera un Plan directeur pour les espaces verts, d'ici 2003-2004. Ce plan comprendra des scénarios de gestion à court et à long terme. Le plan directeur établira la façon de gérer ces terres d'une manière qui soit conforme à la Stratégie du gouvernement fédéral sur les espaces verts, afin de protéger les parties fédérales de la moraine d'Oak Ridges et des secteurs entourant le parc Rouge. **Partenaires :** Locataires des espaces verts à Pickering; administrations locales; principaux groupes et organisations d'intervenants.	• D'ici 2006-2007, préparer et mettre en œuvre un Plan global à long terme de mise en œuvre des espaces verts, qui soit conforme avec le Plan directeur des espaces verts pour la gestion et la préservation des espaces verts de Pickering.	• Les secteurs écologiquement vulnérables sont protégés, comme permet de le mesurer la superficie de terre préservée/protégée. • Renaturalisation à long terme, préservation, amélioration et rétablissement des bassins hydrographiques, des couloirs, des liens et des infrastructures (édifices), et préservation du patrimoine culturel, mesurés : • par le nombre de sites/ouvrages préservés et (ou) remis en état. • par le nombre de sentiers dans les espaces verts reliés aux sentiers existant déjà. • par le nombre de pratiques d'excellence agricoles adoptées.
7.5.1 Évaluation environnementale – Appliquer la LCEE aux entités fédérales de transport qui n'y sont pas actuellement assujetties Transports Canada collaborera avec les partenaires pour mettre en oeuvre les modifications apportées à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) et élaborera des règlements pour que les entités qui n'y sont pas actuellement assujetties (comme les aéroports et les sociétés d'État) tombent sous le coup de la LCEE, d'ici 2005/2006, dans le but d'appliquer la Loi à tous les projets entrepris sur des terres fédérales. **Partenaires :** Agence canadienne d'évaluation environnementale; autres ministères fédéraux; sociétés d'État relevant de TC; administrations aéroportuaires et locataires.	• Travailler avec les partenaires en vue d'élaborer des règlements EE pour les administrations aéroportuaires, d'ici 2004-2005. • Travailler avec les partenaires en vue de concevoir un cadre EE pour les sociétés d'État, y compris des règlements s'il y a lieu, d'ici 2005-2006.	• Application du règlement en matière d'EE aux administrations aéroportuaires. • Mise en œuvre du cadre EE et des règlements pour les sociétés d'État.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
7.5.2 Évaluation environnementale – Préparer une déclaration de principes du Ministère pour les situations où les initiatives de TC n'ont pas besoin d'une évaluation environnementale en vertu de la LCEE Dans les cas où la LCEE ne s'applique pas à un projet ou à une activité, Transports Canada préparera des directives stratégiques afin d'encourager les employés à examiner ces initiatives dans le cadre d'un système de gestion de l'environnement et à évaluer leurs incidences possibles sur l'environnement, le cas échéant.	• Distribuer la déclaration de principes à la haute direction de TC, et l'incorporer dans les documents d'orientation de TC sur les évaluations environnementales, d'ici 2004-2005. • Revoir la déclaration de principes en 2005-2006 pour en évaluer l'applicabilité aux opérations.	• Résultats de l'évaluation de l'applicabilité de la déclaration de principes au niveau des opérations.
7.5.3 Évaluation environnementale – Améliorer l'évaluation environnementale des projets qui intéressent Transports Canada Transports Canada entreprendra des examens réguliers, à compter de 2004/2005, pour évaluer son cadre EE existant régissant les procédures, la formation et les rapports afin de cerner les domaines qui ont besoin d'être révisés ou actualisés pour améliorer l'efficacité globale du programme EE.	• Au moyen du Programme d'assurance de la qualité des EE (PAQ), procéder à un examen une fois par an, à compter de 2004-2005, au sujet d'au moins une région ou d'un groupe de l'Administration centrale, d'un échantillon représentatif d'évaluations environnementales menées en vertu de la LCEE. (Voir engagement 7.1) • Donner suite aux recommandations du PAQ avec le groupe compétent de la région ou de l'Administration centrale pour déterminer s'il faut améliorer les directives et les documents de sensibilisation, d'ici 2006-2007.	• Améliorer le processus d'évaluation environnementale en fonction des recommandations du PAQ.
7.6 Dresser des inventaires des ressources naturelles Transports Canada élargira le projet pilote d'Inventaire des ressources naturelles (IRN) réalisé à l'aéroport de Churchill pour qu'il s'applique à d'autres aéroports lui appartenant, et étudiera les incitatifs visant à le faire adopter par les aéroports du RNA.	*Région des Prairies et du Nord* • Présenter aux régions de TC des données sur le modèle de mise en œuvre de l'IRN, en 2004-2005. • Présenter les résultats de l'IRN aux intervenants de la région de Churchill, en 2004-2005. • Tourner et distribuer un vidéo sur l'IRN, en 2004-2005.	*Région des Prairies et du Nord* • Nombre de propriétés de TC qui ont dressé des IRN qui font l'objet d'un compte rendu annuel. • Résultats atteints par les projets d'IRN, en particulier en ce qui concerne l'accroissement des habitats et l'identification des espèces et la protection de chaque site, faisant l'objet d'un rapport annuel.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
La Région des Prairies et du Nord de Transports Canada présentera les résultats des conclusions de l'IRN de Churchill en 2004-2005. Par ailleurs, la Région des Prairies et du Nord fournira information et appui aux Régions de TC, à compter de 2004-2005, pour les aider à dresser un IRN sur les propriétés dont elles assurent la gérance. Les espèces rares et en péril recensées seront insérées dans la base de données nationale de TC pour aider à la gestion stratégique des espèces. La Région du Pacifique de Transports Canada dressera un inventaire écologique à l'aéroport de Sandspit d'ici 2005-2006. L'inventaire sera conforme aux prescriptions de la *Loi sur les espèces en péril* et à celles d'autres lois fédérales sur l'environnement. La Région de l'Atlantique de Transports Canada travaillera dans le cadre d'un partenariat afin de dresser un IRN, d'ici 2006-2007, qui comportera des données détaillées, exactes et objectives sur le patrimoine naturel du Canada atlantique. **Partenaires** : Centre de données sur la conservation du Canada atlantique situé dans la Région de l'Atlantique.	• Surveiller les principaux paramètres environnementaux à l'aéroport de Churchill, en 2005-2006. • Fournir une aide aux régions et à l'Administration centrale au sujet de l'application de l'IRN aux différents aéroports, à compter de 2004-2005. • Construction d'un site Web sur l'IRN, en 2005-2006. • Révision du modèle d'IRN et détermination des changements à apporter à la version révisée, en 2006-2007. • Publication d'un rapport sur la mise en œuvre des IRN de TC, en 2006-2007. *Région du Pacifique* • Dresser un Inventaire des ressources naturelles à l'aéroport de Sandspit, d'ici 2005-2006. • Intégrer les plans d'aménagement qui reflètent les résultats de cet inventaire dans le Système de gestion de l'environnement de l'aéroport, d'ici 2006-2007. *Région de l'Atlantique* • Dresser un IRN pour tous les aéroports résiduels de la Région de l'Atlantique qui appartiennent à Transports Canada et sont exploités par lui (Wabush et St. Anthony), d'ici 2005-2006. • Dresser un IRN pour tous les autres ports de la Région de l'Atlantique qui appartiennent à Transports Canada et sont exploités par lui, d'ici 2006-2007.	*Région du Pacifique* • Minimiser les incidences écologiques et (ou) les risques d'incidences écologiques pour les ressources naturelles à l'aéroport de Sandspit par l'adoption de meilleures pratiques d'aménagement. *Région de l'Atlantique* • Nombre d'IRN dressés par site. • Nombre et variété des espèces rares et en péril recensées en vertu de ce processus. • Rapport annuel sur les mesures établies pour protéger les espèces ou les communautés en péril.

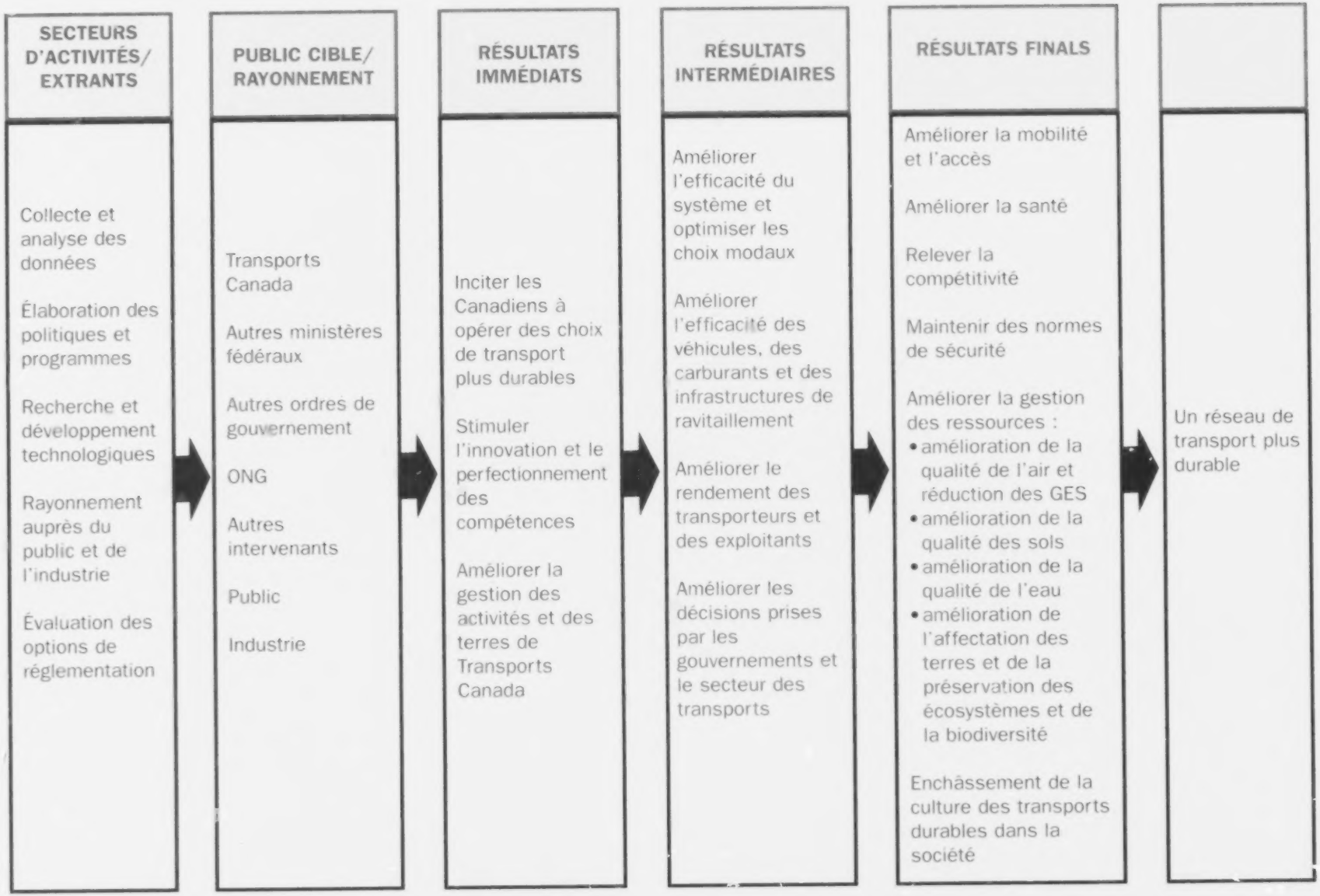
PARTIE 6:

MESURE DU RENDEMENT

Transports Canada a bâti une chaîne de résultats (figure 6.1). La première étape de la chaîne de résultats est l'activité, telle que définie par chaque engagement individuel. L'activité peut cibler divers publics (Transports Canada, d'autres ministères du gouvernement, des organisations non gouvernementales, l'industrie, le public). Les résultats ou les aboutissements de l'activité sont définis comme immédiats ou intermédiaires, et ils constituent les défis stratégiques de la troisième stratégie. Les résultats finals (amélioration de la qualité de l'air et de l'eau) et enfin, un réseau de transport plus durable, dépendent de la capacité à relever ces défis stratégiques

Transports Canada travaillera aussi à l'amélioration d'indicateurs de transport durable, notamment d'indicateurs urbains, tout en s'appuyant sur le travail déjà entrepris dans le cadre de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. Le but de ce projet est d'élaborer une série d'indicateurs en vue d'évaluer les progrès réalisés par le Canada en matière de transport durable.

Figure 6.1 Chaîne de résultats de la Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada



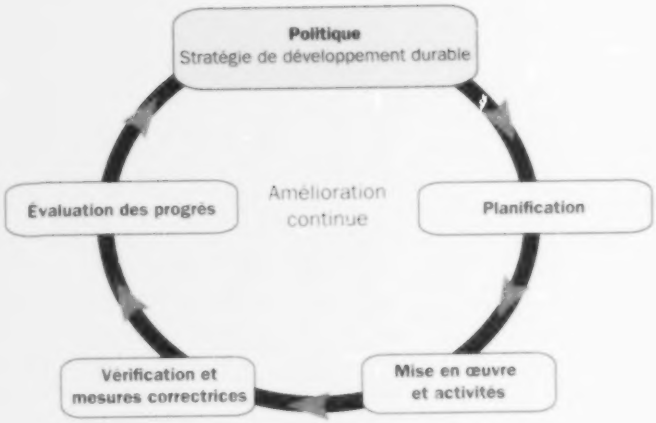
PARTIE 7:

PASSER À L'ACTION

Toute stratégie de développement durable doit comprendre un plan bien conçu d'exécution systématique de cette stratégie, démontrer clairement ses effets positifs et encourager des améliorations constantes, autrement dit, passer à l'action.

La deuxième stratégie de développement durable de Transports Canada comportait des mesures visant à améliorer le système permettant au Ministère de gérer la stratégie et de respecter ses engagements (voir l'annexe C pour un résumé de l'examen de la stratégie de développement durable). Le Ministère a opté pour le modèle ISO 14001 en ce qui concerne la politique, la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement, le contrôle et les mesures correctives, de même que les méthodes d'examen de gestion se rattachant à la stratégie. La figure 7.1 illustre les principaux éléments du système de gestion ISO.

Figure 7.1
Modèle d'amélioration continue du développement durable



Transports Canada continuera de renforcer sa capacité à respecter les engagements et les cibles qu'il a fixés en vertu de sa stratégie de développement durable, en fonction du modèle ISO 14001 ci-après :

Policy

- Transports Canada soulignera les principaux engagements, cibles et indicateurs de la SDD 2004-2006 dans son Rapport annuel sur les plans et les priorités.
- Transports Canada reconnaît que l'appui de la haute direction du Ministère est crucial. Le Ministère procédera à une évaluation annuelle des accords de responsabilisation des hauts fonctionnaires responsables des actions particulières de la stratégie, pour s'assurer qu'ils reflètent les engagements de la SDD 2004-2006.

Planification

- Transports Canada poursuivra les réunions régulières (pour la période 2004-2005 à 2006-2007) du Comité ministériel interne de la stratégie de développement durable. Cela lui permettra de surveiller et de coordonner la mise en œuvre de la stratégie et de tenir lieu de tribune où l'on échangera des données et des pratiques d'excellence sur le développement durable entre les groupes et les régions du Ministère, d'ici 2003-2004.

Mise en œuvre et fonctionnement

- Transports Canada entreprendra un examen des besoins de formation et de compétences des employés chargés du respect des engagements et des objectifs de développement durable, d'ici 2004-2005. Le Ministère préparera et mettra à exécution un plan de formation afin de s'assurer que les programmes de formation de Transports Canada sur le développement durable soient disponibles tels que requis.
- Le Cours sur les capacités de développement durable, expérimenté en vertu de la SDD 2001-2003, sera régulièrement dispensé aux employés de Transports Canada, à compter de 2004-2005.
- Le Ministère fera d'autres efforts pour mieux sensibiliser les employés aux transports durables et élargir leur compréhension de ce sujet. Cela englobera des activités d'apprentissage et des articles réguliers sur les transports durables dans les bulletins de nouvelles du Ministère.

Contrôle et mesures correctives

- Un rapport d'étape sur les engagements, les cibles et les indicateurs du développement durable figurera dans le Rapport ministériel annuel sur le rendement.
- Transports Canada publiera un rapport annuel sur l'avancement de la SDD, en sus du Rapport ministériel sur le rendement. Les résultats de ce rapport seront présentés chaque année au comité de la haute direction de Transports Canada.
- Transports Canada établira un cadre d'établissement de rapports sur la SDD qui comportera des normes et des lignes directrices sur la manière de rendre compte des engagements de la SDD et de la surveillance et de la mise en œuvre des mesures correctives, d'ici 2003-2004.

Examen de gestion

- Transports Canada procédera à un examen de sa stratégie de développement durable tous les trois ans, le prochain étant prévu en 2005-2006.
- Transports Canada fera appel à son Groupe consultatif national extérieur pour qu'il fournisse des directives stratégiques en 2005-2006, sur les priorités de développement durable du Ministère, qu'il analyse les progrès de mise en œuvre de la stratégie et formule des recommandations sur les résultats de l'examen.

ANNEXE A : CONSULTATIONS DES INTERVENANTS

Transports Canada reconnaît que les consultations du public sont un élément crucial de la conception de sa stratégie de développement durable. Pour promouvoir les transports durables, Transports Canada doit collaborer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, le milieu universitaire, des organisations non gouvernementales et d'autres entités. Le Ministère a bénéficié de la collaboration précieuse de tout le Canada, qui a contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2004-2006*.

L'un des grands architectes de la conception de cette stratégie a été le Groupe consultatif national de Transports Canada, qui est un groupe multipartite ayant reçu pour mandat de prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de la stratégie. À partir de janvier 2003, le Ministère a eu des réunions avec le Groupe consultatif pour que celui-ci lui fournisse des conseils sur l'élaboration de la *Stratégie de développement durable 2004-2006*. En particulier, le groupe lui a prodigué des conseils sur la façon d'élaborer la stratégie, l'étude des grandes questions, la préparation d'un document de travail, le déroulement des consultations et la stratégie finale.

Durant tout le mois de juin 2003, Transports Canada a tenu des séances de consultation à Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal, Moncton et St. John's. Organisées par les bureaux régionaux du Ministère et suivies par tout un éventail d'intervenants et de partenaires, ces séances avaient pour but de définir les défis et les engagements de la Stratégie 2004-2006 du Ministère.

Pour faciliter les consultations, Transports Canada a préparé un document de travail sur les transports durables et sur ce qu'il entendait faire pour favoriser un réseau de transport plus durable. Ce document contenait une évaluation de la deuxième stratégie, précisait ce que le Ministère considère comme les principaux problèmes de développement durable auxquels sont confrontés Transports Canada et le secteur des transports. Il proposait également sept défis stratégiques et un certain nombre d'engagements ou d'activités qui pourront être entrepris dans le cadre de la Stratégie 2004-2006. Transports Canada a envoyé une copie du document de travail à ses partenaires du fédéral et des provinces de même qu'aux intervenants invités à assister aux séances. Le Ministère a également affiché le document de travail sur son site Internet, donnant ainsi au public la possibilité d'en prendre connaissance et de lui soumettre de ses remarques par écrit. Plus de 175 intervenants ont assisté aux séances, et le Ministère a reçu plus de 25 mémoires par écrit.

Identification des participants* par secteur

*En personne ou par écrit

Les intervenants ont formulé un certain nombre de recommandations sur le document de travail, en particulier sur les défis proposés et les engagements ou activités. En général, les intervenants ont estimé que Transports Canada devait :

- continuer à jouer un rôle dirigeant dans le domaine des transports durables et faciliter le rassemblement des principaux protagonistes;

- établir des liens plus solides dans la stratégie entre la planification de l'affectation des terres, les correspondances intermodales et l'encouragement des choix modaux appropriés;

- améliorer le projet des transports actifs dans la stratégie en en faisant la promotion et en finançant l'aménagement des infrastructures nécessaires pour garantir la sécurité des usagers;

- collaborer avec le ministère des Finances à une politique fiscale qui favorisera l'utilisation des transports en commun (p. ex. grâce à des laissez-passer exonérés d'impôt) et, plus généralement, qui appuiera les transports durables;

- assurer la clarté des rôles et des responsabilités relatifs à la collecte des données et à la normalisation de leur présentation, et veiller à ce que les données soient échangées et faciles d'accès;

- prendre des mesures pour trouver un certain équilibre entre les annonces de véhicules et les messages relatifs aux transports durables;

- élargir la portée des carburants de substitution;

- rendre les engagements, les cibles et les mesures du rendement plus concrets et mesurables, et s'assurer que les mesures du rendement sont davantage axées sur des résultats.

Les remarques formulées par les intervenants ont été incorporées dans la stratégie dans la mesure du possible. Les engagements, les cibles et les mesures du rendement sont désormais plus concrets et l'on a tout fait pour que les mesures soient davantage axées sur des résultats. Le Ministère a renforcé ou ajouté des engagements sur les transports actifs, les transports intermodaux, l'adaptation aux changements climatiques, l'amélioration de la qualité de l'air, les transports urbains et le financement des infrastructures. Transports Canada jouit de compétences limitées en ce qui concerne la prise d'engagements dynamiques dans les secteurs qui débordent son champ de compétence, notamment les suggestions de mesures fiscales particulières et de règlements sur les publicités automobiles ou sur les véhicules tout-terrains. On trouvera un compte-rendu des consultations et des principaux messages émanant de chacune des séances à l'adresse : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Participants aux consultations

Membres du Groupe consultatif national :

Association du transport aérien du Canada
Centre pour le transport durable
Bison Transport
Association des transports du Canada
Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada
Associations des armateurs canadiens
Gouvernement de l'Alberta
Association canadienne des automobilistes
Association canadienne des constructeurs de véhicules
Centre de durabilité appliquée de l'Université York
Association des chemins de fer du Canada
Université du Manitoba
Guide national pour des infrastructures municipales durable
Association canadienne du transport urbain
TRIMAP Communications
Enquête pollution
Ville de Toronto
Les Ami(e)s de la Terre
Alliance canadienne du camionnage
Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada
Association canadienne du transport industriel

Groupes consultés au sujet de la Stratégie de développement durable 2001-2003 :

Les représentants des groupes suivants ont assisté à un ou plusieurs des huit ateliers des intervenants ou ont présenté leurs remarques par écrit.

Milieu universitaire

Université Dalhousie
Université Memorial
Collège Red River
Université Ryerson
Université du Québec à Montréal
UBC TREK Program – Université de Colombie-Britannique
Université du Manitoba
Université de Winnipeg

Environnement

Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie
Développement durable de Bathurst
British Columbia Air Care Program
Better Environmentally Sound Transportation
Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada
City Green
Réseau Action Climat – Canada
Climate Change Central
Critical Mass
Defenders of Wildlife Canada
Ecology Action Centre (Halifax)
ENVironnement JEUnesse
Équiterre
Greenest City Environmental Organization
Institut international du développement durable
Nature-Action Québec
Peterborough Green-Up
Resource Conservation Manitoba
Sierra Club du Canada
Sierra Club du Canada, Section de l'Est du Canada
Sustainable Calgary Society

Gouvernement – fédéral

Agriculture et Agroalimentaire Canada
Société canadienne d'hypothèques et de logement
Garde côtière canadienne
Environnement Canada
Pêches et Océans Canada
Commission de la capitale nationale
Ressources naturelles Canada
NAV CANADA
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest

Gouvernement – municipaux

Agence métropolitaine de Transport
Calgary Transit
Ville de Burnaby
Ville de Calgary, Politique de planification et des transports
Ville d'Edmonton, Transports et Voirie
Ville de Kelowna
Ville de Moncton
Ville d'Ottawa
Ville de Richmond
Ville de Toronto (Moving the Economy)
Ville de Vancouver
Ville de Windsor, Service de planification
Ville de Winnipeg
Conseil du bassin du Fraser
Gateway Council
Municipalité régionale de Halifax
Région de Durham
Municipalité régionale de Peel
Resort Municipality of Whistler
Saskatoon Transit Services
Table d'aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve
Tourism Vancouver – The Greater Vancouver Convention and Visitors Bureau
Ville de Markham

Gouvernement – provinciaux

Agence de l'efficacité énergétique
Alberta Economic Development
Alberta Transportation and Infrastructure
Ministère des Transports de Colombie-Britannique
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, ministère des Travaux publics, des Services et des Transports
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, ministère des Mines et de l'Énergie
Ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba
Ministère de l'Environnement du Québec
Ministère des Affaires communautaires et

culturelles de l'Île-du-Prince-Édouard : Division de la culture, du patrimoine, des loisirs et des sports
Secrétariat à la culture et aux sports du Nouveau-Brunswick
Ministère des Transports du Québec
Ministère de la Protection de l'eau, des terres et de l'atmosphère
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Ministère des Transports et des Travaux publics de Nouvelle-Écosse
Promotion de la santé de Nouvelle-Écosse – Division des sports et des loisirs
Ministère des Transports de l'Ontario

Santé

Vert l'action
Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick
Norwest Coop Community Health Care

Secteur industriel ou modal

Acadian Bus Lines
Aéroports de Montréal
Air Canada
Alberta Trailnet and Trailpaq
Alberta TrailNet Society
Alberta Trucking Association
Association des propriétaires d'autobus du Québec
Association des administrations portuaires canadiennes
Association des fabricants internationaux d'automobiles
Association du camionnage des provinces de l'Atlantique
Coalition des motocyclistes de Colombie-Britannique
Administration portuaire de Belledune
Black Creek Regional Transportation Management Association
Burlington Bikeway Committee
Association canadienne des automobilistes – Colombie-Britannique
Association canadienne des automobilistes – Québec
Calgary Motor Dealers Association
Chambre de commerce du Canada
Canadian Courier & Messenger Association
Canadian Enterprise Gas Products Ltd.
Chemin de fer Canadien Pacifique
Alliance canadienne du camionnage
Association canadienne du transport urbain
Cardinal Coach Lines
Association canadienne du ciment
Association canadienne du ciment, Région de l'Ontario
Clean Energy Fuels
Day and Ross (Nfld.) Ltd./ Sameday Right-O-Way
ECO Fuel Sytems Inc.
Edmonton Trolley Coalition
Institut canadien de recherches en génie forestier, Division de l'Est
Administration du port de Fraser River
Administration du port de Hamilton
Ideo Communications Solutions
Institute of Transportation Engineers – Southern Alberta Section
Kent Line/Atlantic Towing
Luscar Ltd.
Manitoba Trucking Association
Moncton Flight College Inc.
Muskoka Airport, The District Municipality of Muskoka
Chambre de commerce de Terre-Neuve et du Labrador
Société des transports du Nord Limitée
Ontario Trucking Association
Port de Montréal
Purolator Courier ltée
R.L. Spack Transportation Consultant Inc.
Rail Ways to the Future
Société de transport de l'Outaouais
Société de transport de Montréal
St. John's Transportation Commission
Sudbury Transport Ltd.
SuperBuild Corporation
Tecsult Inc.
Association des chemins de fer du Canada
Thera-P-Cushion Inc.
Toronto Hoof & Cycle Courier Coalition
Toronto Transit Commission
Association de l'industrie touristique du Canada
Translink
Transport 2000 Canada
Transport 2000 Ontario
Vancouver Area Cycling Coalition
Vélo Québec
Victoria Transport Policy Institute
Vrtucar
West Coast Express
Yellowhead Highway Association

Milieu syndical
Syndicat uni du transport – Section 279
Conseil canadien du travail
Syndicat des débardeurs du Port de Montréal

Autres/groupes d'intérêt
Association Habitat Montréal
Behavioural Team
C Tour de lac Inc.
Centre pour un transport durable
Citizens for Better Transit
Les Conseillers ADEC
PROGETRANS
STOP
Vivre en Ville
Voyagez Futé Montréal
Way to Go! School Program

ANNEXE B : CADRE DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
1. Émissions atmosphériques	Émission de gaz à effet de serre	Réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de Transports Canada.	• Réduire les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada de 4 % par rapport à l'année de référence de 1998-1999, d'ici 2006-2007.	• Revoir et actualiser chaque année l'inventaire des installations et des véhicules. • Calculer chaque année les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada.	• Pourcentage de changement dans les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada, mesurées en équivalent dioxyde de carbone par an.
	Consommation de carburant	Réduire les gaz d'échappement du parc des véhicules de Transports Canada.	• 40 % des véhicules neufs achetés entre 2004 et 2006 seront des véhicules à carburant de remplacement.	• Acheter des véhicules à carburant de remplacement.	• Pourcentage des véhicules à carburant de remplacement par rapport au total des achats annuels de véhicules.
	Consommation d'énergie	Réduire la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada.	• Réduction de 4 % de la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada, d'ici 2006-2007.	• Recueillir des données chaque année sur la consommation d'énergie des installations que possède et exploite Transports Canada. • Comparer les données sur la consommation annuelle d'énergie avec le niveau de référence de 1998/1999.	• Pourcentage d'écart entre la consommation d'énergie de l'exercice courant et celle de l'année de référence 1998-1999.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
2. Gestion des terres	Contamination des sols et de la nappe phréatique	Évaluer les sites de Transports Canada que l'on soupçonne d'être contaminés.	Cible à court terme • Évaluer les sites de Transports Canada soupçonnés d'être contaminés, d'ici 2007-2008.	• Soumettre les sites que l'on soupçonne d'être contaminés à des évaluations environnementales.	• Nombre de sites soupçonnés d'être contaminés évalués. • Montant total consacré à l'évaluation par exercice financier.
		Gérer activement les sites contaminés connus de Transports Canada au moyen d'une approche prioritaire axée sur les risques et conforme à la méthode de gestion des terres contaminées du gouvernement fédéral.	Cible à court terme • En 2004-2005, 25 M$ seront consacrés à des activités d'atténuation sur les sites contaminés prioritaires. Cible à long terme • Gérer les risques et (ou) assainir les sites contaminés connus de Transports Canada, d'ici 2010-2011. • Voir à ce que des plans de gestion des risques soient en place pour tous les autres sites contaminés connus, d'ici 2010-2011.	• Dépenser 25 M$ en 2004-2005 pour l'assainissement des sites prioritaires du Ministère. • Élaborer des plans de gestion des risques pour les sites moins prioritaires. • Assainir les sites prioritaires.	• Nombre de plans de gestion des risques élaborés. • Nombre de sites assainis. • Montant total consacré à l'évaluation et à la gestion des risques et à l'assainissement par exercice financier.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
3. Gestion des déchets dangereux et non dangereux	Quantité et type de déchets expédiés vers des sites d'enfouissement Conservation des ressources naturelles	Augmenter le taux de détournement vers les sites d'enfouissement dans certaines installations de Transports Canada.	• Dans le cas des installations qui n'ont pas le recyclage des déchets non dangereux, hausser les taux de détournement de 5 %, d'ici 2005-2006. • Évaluer la mise en place de programmes de recyclage des déchets non dangereux dans les installations de Transports Canada.	• Améliorer les programmes de recyclage des déchets non dangereux qui sont en place et mettre en œuvre de nouveaux programmes dans des installations de Transports Canada, là où c'est justifié. • Procéder à des vérifications des déchets non dangereux. • Rendre compte du taux global annuel de détournement des déchets du Ministère dans le rapport intitulé Développement durable dans les opérations gouvernementales: écologisation de la grande maison fédérale.	• Calcul du taux de détournement des déchets non dangereux du Ministère. • Nombre de nouveaux programmes de gestion des déchets non dangereux mis en œuvre au cours de chaque exercice financier. • Nombre de vérifications effectuées au cours de l'année visée par le Développement durable dans les opérations gouvernementales. • Résultats des vérifications des déchets non dangereux.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
3.		• Sensibiliser davantage les employés de Transports Canada aux options de recyclage.		• Construire une page Web sur le recyclage des déchets non dangereux à l'Administration centrale.	• Nombre de visiteurs sur le site Web de Transports Canada sur le recyclage des déchets non dangereux à l'Administration centrale.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
4. Gestion des substances dangereuses	Contamination des sols et de la nappe phréatique	Faire fonctionner et gérer les réservoirs de stockage au moyen de saines pratiques de gestion environnementale. (À noter que Transports Canada actualisera cet engagement lorsque le projet de Règlement fédéral sur les systèmes de stockage des produits pétroliers et des produits apparentés entrera en vigueur - date prévue, 2004).	• Veiller à ce que les réservoirs possédés et exploités par Transports Canada soient 100 % conformes aux Lignes directrices techniques sur les réservoirs de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnementale* (LCPE); sur une base continue.	• Mener des vérifications pour évaluer le niveau de conformité des réservoirs de stockage.	• Pourcentage de réservoirs conformes aux Lignes directrices techniques sur les réservoirs de la LCPE. • Nombre de réservoirs vérifiés par an.
	Contamination de l'air	Assurer la gestion responsable des équipements qui contiennent des Substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) dans tout le Ministère.	• **S'assurer que 100 % des installations appartenant à Transports Canada, ou exploitées par lui, où l'on trouve des équipements contenants des SACO sont dotés de plans de gestion des SACO; sur une base continue.**	• Actualiser l'inventaire des SACO. • L'Administration centrale doit préparer un guide pratique de gestion des SACO.	• Nombre et pourcentage d'installations répertoriées au sujet des SACO. • Nombre et pourcentage d'installations ciblées dotées de plans de gestion des SACO. • Achèvement du guide et distribution ciblée dans tout le Ministère.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
4.	Contamination de l'eau (de surface et souterraine)	Prévenir la contamination des eaux de pluie par les rejets de glycol.	• S'assurer constamment de la gestion responsable du glycol dans les aéroports canadiens.	• Les aéroports préparent les résultats de la surveillance du glycol et les présentent chaque année à Transports Canada -Transports Canada publie ensuite le Rapport sur la surveillance du glycol qui est adressé à Environnement Canada.	• Nombre d'aéroports qui soumettent les résultats de la surveillance du glycol. • Évaluation des résultats fournis par rapport aux évaluations de surveillance du glycol.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
5. Eau - Eau potable	Distribution d'eau potable	Mettre en œuvre un programme d'eau potable s'appliquant aux installations possédées et exploitées par Transports Canada.	• **En tout temps, assurer des réserves d'eau potable saine pour les employés de Transports Canada et le public dans les installations que le Ministère possède et exploite.**	• Dresser un inventaire de toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui, qui assurent l'alimentation en eau potable des employés et du public. • Utiliser le Programme fédéral d'eau potable comme guide pour créer un programme d'eau potable de Transports Canada.	• Approbation du Programme d'eau potable de Transports Canada. • Mise en œuvre du programme à l'échelle ministérielle.
		Élaborer et mettre en œuvre un programme de formation à l'intention des employés sur le Programme d'eau potable du Ministère.	• **Élaborer un cours de formation ministérielle sur l'eau potable saine, pour être offert dans toutes les installations de Transport Canada et celles exploitées par lui, d'ici 2005-2006.**	• Préparer un cours de formation propre à TC, d'ici 2005-2006. • Offrir le cours une fois par exercice financier, jusqu'en 2006-2007.	• Nombre de séances de formation données et nombre de participants par exercice financier.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
6. Intervention en cas d'éco-urgence	Contamination des sols, de l'air, de l'eau (de surface et souterraine)	Assurer la prévention et l'état de préparation en cas d'éco-urgence dans les installations possédées et exploitées par Transports Canada.	• Tenir à jour les plans d'intervention en cas d'éco-urgence dans toutes les installations qui appartiennent à TC et sont exploitées par lui.	• Analyser et actualiser chaque année, l'inventaire des plans d'intervention en cas d'éco-urgence.	• Nombre d'installations nécessitant des plans d'intervention en cas d'éco-urgence et nombre de plans existants. • Nombre de plans analysés et actualisés par exercice financier.
			• Élaborer un plan de formation propre à Transports Canada, d'ici 2004-2005; dispenser une séance de formation par exercice financier ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007.	• D'ici décembre 2004, un cours de formation de Transports Canada aura été conçu pour les employés de TC, et les installations appartenant à TC et exploitées par lui. • Le cours sera dispensé une fois par exercice financier, jusqu'en 2006-2007.	• Nombre de séances de formation organisées et nombre de participants par exercice financier.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
7. Éconavette et voyages d'affaires	Sensibilisation des employés de Transports Canada aux impacts des migrations journalières et des voyages d'affaires sur l'environnement	Permettre à tous les employés de Transports Canada d'avoir plus facilement accès à des options d'éconavette.	• **Hausser de 5 % le nombre d'employés qui se prévalent des options d'éconavettage dans les régions urbaines lorsque de tels services sont offerts, d'ici 2006-2007.**	• Mettre en œuvre des programmes d'éconavettage dans les installations de Transports Canada qui comptent plus de 100 employés, en utilisant les données de référence publiées en 2002, et viser une installation par région.	• Pourcentage d'employés de TC qui se prévalent des options d'éconavettage, par rapport à l'année de référence.
		Mener un projet pilote sur les options de voyages d'affaires durables avec la Région du Québec et l'Administration centrale (p. ex., utilisation de modes de transport écologiques pour les voyages d'affaires).	• **Hausser de 5 % le nombre de voyageurs qui utilisent des options de voyages d'affaires durables dans la Région du Québec et à l'Administration centrale, dans les régions urbaines où ces services sont offerts, d'ici 2006-2007.**	• Élaborer un point de référence pour l'option des voyages d'affaires pour les employés de Transports Canada, dans la RCN et la Région du Québec en guise de projet pilote, d'ici 2005-2006. • Fournir des renseignements aux employés de Transports Canada sur les options de voyages d'affaires	• Approbation par le Comité de la gestion supérieure de la politique de Transports Canada sur les voyages d'affaires pour l'Administration centrale et la Région du Québec. • Pourcentage d'augmentation des déplacements effectués selon les options de voyages d'affaires durables (au Québec et dans la Région de la capitale nationale),

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
7.				dans la région du Québec et à l'Administration centrale, d'ici 2006. • Préparer et mettre en œuvre une politique de Transports Canada sur les voyages d'affaires pour l'Administration centrale et la Région du Québec, d'ici 2006.	par rapport au scénario de référence. • Nombre de visites du site Web sur les voyages d'affaires, pour mesurer la sensibilisation accrue des employés. • Nombre de personnes qui font du navettage dans la Région du Québec et à l'Administration centrale pour leurs affaires, par mode et par exercice financier.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
8. Évaluation environnementale	Évaluer les impacts sur l'environnement des projets auquel participe Transports Canada, en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.	Améliorer la qualité des évaluations environnementales (EE) des projets auquel participe Transports Canada.	• **Utiliser le Programme de surveillance de l'assurance de qualité (PAQ) des évaluations environnementales chaque année, pour déterminer les atouts et les faiblesses du programme EE ministériel.**	• Procéder une fois par an à un examen de surveillance au sujet d'au moins une région ou d'un groupe de l'Administration centrale, d'un échantillon représentatif d'évaluations environnementales effectuées en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.	• Améliorations de la procédure des évaluations environnementales résultant du suivi des recommandations du PAQ.
	Promouvoir la sensibilisation du personnel ministériel et des sociétés d'État à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et à ses exigences.	Élaborer et distribuer des documents d'information, afin de sensibiliser davantage le personnel ministériel et les sociétés d'État aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.	• **Élaborer une séance de sensibilisation et la présenter chaque année au personnel ministériel et aux sociétés d'État, ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007.** • **Élaborer les documents d'information nécessaires.**	• Continuer d'élaborer des documents d'information et de sensibilisation à propos de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. • Présenter une séance de sensibilisation par exercice financier au personnel ministériel et aux sociétés d'État, ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007.	• Nombre de séances de sensibilisation présentées par exercice financier.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
8.	Évaluation des impacts sur l'environnement des politiques, des plans et des programmes de Transports Canada, en vertu de la Directive du Cabinet sur les évaluations environnementales en ce qui concerne les propositions de politique, de plan et de programme, et de la Déclaration de principes de Transports Canada sur les évaluations environnementales stratégiques (EES).	Promouvoir le respect de la Directive du Cabinet et de la Déclaration de principes de Transports Canada sur les EES.	• **Dispenser des séances de formation annuelles à l'intention des employés du Ministère, sur les évaluations environnementales stratégiques.**	• Procéder chaque année à une évaluation d'un échantillon de documents EES dûment remplis afin de déterminer s'ils respectent les prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES, et de la politique de Transports Canada sur les EES. Déterminer si des améliorations aux directives et aux documents de sensibilisation s'imposent.	• Résultats des évaluations annuelles de l'échantillon de documents sur les EES et améliorations aux documents d'orientation et de sensibilisation.

Nota : Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

ANNEXE C : RÉSULTATS DE L'EXAMEN DE LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA

LES DEUX PREMIÈRES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA

C'est en décembre 1997 que Transports Canada a déposé sa première stratégie de développement durable devant le Parlement. Visant toutes les opérations internes du Ministère de même que ses politiques, programmes et lois, la stratégie comportait huit défis stratégiques et 47 engagements.

La deuxième stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée au mois de février 2001. Dans cette stratégie, le Ministère rendait compte des progrès enregistrés dans la mise en œuvre de la stratégie de 1997, et précisait la façon dont il entendait miser sur les réalisations et les leçons tirées de la première stratégie. Le Ministère a articulé sa *Stratégie de développement durable 2001-2003* autour de sept défis stratégiques, qui définissent les secteurs névralgiques pour la durabilité des transports. La stratégie comportait également 29 engagements et plus de 100 cibles dans des domaines où Transports Canada peut contribuer à modifier le cours des événements dans les limites de son mandat.

Transports Canada s'est toujours cristallisé sur la sécurité et l'efficacité du réseau de transport du Canada (c.-à-d. sur des paramètres sociaux et économiques). Il en résulte que la deuxième stratégie portait, dans un large mesure, sur les paramètres environnementaux des transports, sur la façon de mieux intégrer les préoccupations suscitées par l'environnement dans les rôles existants du Ministère, en matière de sécurité et d'économie. Cela étant dit, la deuxième stratégie tenait compte également de la volonté du Ministère d'aborder de manière plus complète les paramètres sociaux et économiques des transports dans les futures stratégies de développement durable.

Les deux premières stratégies de développement durable de Transports Canada ont été d'importantes mesures visant à intégrer le développement durable dans les activités du Ministère. Elles ont jeté de solides bases pour poursuivre le périple en vue d'assurer une plus grande durabilité du réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

LE MINISTÈRE A-T-IL FAIT CE QU'IL AVAIT DIT QU'IL FERAIT?

Au début de 2003, les Services ministériels de vérification et de conseils de Transports Canada ont réalisé un examen du cadre de gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*, et ont évalué dans quelle mesure ses buts, objectifs et cibles avaient été atteints. L'examen a également déterminé dans quelle mesure les recommandations de l'examen de gestion préalable avaient été suivies d'effets. Pour le rapport complet de l'examen de gestion, nous vous invitons à vous rendre sur le site : http://www.tc.gc.ca/programmes/environment/sd/examen03/menu.htm.

L'examen a révélé qu'au moment où il a eu lieu, près de 80 % des engagements et plus de 70 % des cibles avaient été réalisés ou étaient en voie de l'être. Toutefois, il a révélé une anomalie dans les rapports, qui affirmaient que certains engagements étaient en voie de réalisation, alors que les cibles connexes étaient décrites comme ayant été atteintes ou en retard.

En guise de réponse aux observations de l'examen de gestion et aux recommandations sur les rapports, Transports Canada a préparé des lignes directrices pour rendre compte des progrès réalisés dans le respect des engagements de la stratégie de développement durable, afin d'assurer l'exactitude et l'uniformité des rapports dans l'ensemble du Ministère.

Les principales constatations de l'examen de gestion sont mentionnées dans le tableau suivant.

Constatations de l'examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 :

- Même si l'appui du développement durable est assuré et relié au sein du Ministère par divers documents de planification et de vision, un lien plus étroit pourrait être créé pour appuyer le programme et encourager un engagement plus profond des gestionnaires.
- Des descriptions claires des engagements et de meilleurs liens entre les engagements, les cibles et les mesures du rendement donneront des résultats et des aboutissements plus faciles à mesurer.
- L'accès à la situation actuelle de tous les engagements de la SDD n'était pas possible pour les divers Bureaux de première responsabilité chargés du respect des engagements. L'échange horizontal de renseignements dans tout le Ministère au sujet du respect des engagements, est un élément clé de la réussite de cette stratégie.
- Les critères, qui servent à évaluer le cadre de gestion du développement durable et du Ministère, reflètent les principes de gestion exposés par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) dans sa série de normes 14000.
- D'importants buts et objectifs de développement durable ont été fixés et illustrés au sein du Ministère, grâce à des initiatives comme la politique sur l'Évaluation environnementale stratégique (EES), les séances de sensibilisation, et les programmes de développement durable dispensés par le Ministère.
- Des mesures de rendement ont été élaborées et incorporées dans la deuxième stratégie. D'autres améliorations s'imposent, car on n'a pas incorporé dans bon nombre de cibles et de mesures du rendement, des lignes de référence ou certains paramètres.
- Il faut établir des rapports plus substantiels et ponctuels au sujet des engagements, en particulier au sujet de ceux qui sont en retard.
- Dans l'ensemble, la stratégie renferme des engagements qui sont réalisables et pertinents. Toutefois, il faut élaborer des engagements qui définissent clairement les résultats à atteindre.
- Le Système de gestion de l'environnement (SGE) de Transports Canada fournit au Ministère de cadre qui lui permettra d'améliorer ses performances environnementales globales.

CE QUE LE MINISTÈRE A BIEN FAIT

Les changements introduits dans la deuxième stratégie de développement durable se sont soldés par une stratégie clairement délimitée qui répond mieux aux attentes du Commissaire de l'environnement et du développement durable. Par rapport à la première stratégie, Transports Canada a réduit le nombre d'engagements et de cibles d'environ 40 %, puisque les engagements ont reculé de 47 à 29 et les cibles, de 185 à 111.

L'examen de gestion de la stratégie de 1997 a révélé que l'on avait de la difficulté à mesurer le rendement faute d'indicateurs de rendement. C'est pourquoi 82 mesures de rendement ont été établies pour les 111 cibles qui font partie de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*.

L'examen a également révélé que, dans l'ensemble, le développement durable est bien documenté et connu des intervenants grâce aux divers mécanismes d'établissement de rapports. Par exemple, le Rapport ministériel sur le rendement 2002-2003 de Transports Canada mentionne que la *Stratégie de développement durable 2001-2003* est l'un des grands documents qui orientent les initiatives de développement

durable et d'environnement du Ministère. Il donne également un aperçu des principaux résultats environnementaux du Ministère, structurés selon les défis mentionnés dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003*.

LEÇONS RETENUES : POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION

La deuxième stratégie de Transports Canada a réussi à tirer les leçons de la première, même s'il y a encore matière à amélioration. La troisième stratégie s'efforce d'aller au-delà de la deuxième en ne se concentrant pas exclusivement sur l'environnement et en comportant des éléments des piliers sociaux et économiques du développement durable.

Un élément clé d'amélioration consiste à définir les engagements, les cibles et les mesures de rendement. Transports Canada doit s'assurer que les engagements sont clairs et réalisables. La stratégie doit comporter de meilleurs liens entre les engagements, les cibles et les mesures du rendement. Ces dernières doivent également être renforcées de manière à être davantage axées sur des résultats et plus utiles. Ce sont là des paramètres importants dont on a tenu compte dans l'élaboration du plan d'action se rattachant à cette stratégie.

Pour améliorer la mise en œuvre de la stratégie, le Ministère s'emploiera à renforcer sa formation interne et ses outils de développement durable. Il donnera suite aux recommandations de l'examen de gestion, et élaborera une stratégie de formation et un cadre de rapports pour la SDD. La partie 7 de cette stratégie expose les engagements du Ministère qui ont trait à son système de gestion du développement durable.

ANNEXE D : PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR TRANSPORTS CANADA

Transports Canada a adopté un ensemble de principes qui font du développement durable une des grandes priorités du Ministère et définissent la façon dont celui-ci appliquera le concept de développement durable au secteur des transports. Transports Canada s'engage à appliquer ces principes dans ses politiques, ses programmes et ses activités, de manière à ce que les décisions traduisent davantage l'objectif de développement durable.

PRINCIPES SOCIAUX

Sécurité et santé : Les réseaux de transport doivent d'abord et avant tout être conçus et exploités de façon à assurer la sécurité de tous. Outre notre engagement en matière de prévention des accidents, nous nous efforcerons de réduire les incidences négatives des transports sur la santé.

Accès et choix : Les réseaux de transport doivent offrir à tous un accès raisonnable aux autres personnes, aux destinations, aux marchandises et aux services. Nous favoriserons un réseau de transport plus diversifié, ce qui comprend la possibilité d'utiliser des solutions novatrices (technologies de l'information, etc.).

Qualité de vie : Les transports sont un élément clé de la qualité de vie des Canadiens. Nous reconnaissons que les politiques de transport influencent directement les personnes et que nous devons prendre en considération les caractéristiques des diverses collectivités et régions au pays.

PRINCIPES ÉCONOMIQUES

Efficience : Nous utiliserons des politiques, des programmes et des approches novatrices pour appuyer la productivité et la compétitivité de l'économie canadienne et de son réseau de transport. Nous examinerons les façons de promouvoir les comportements responsables des voyageurs et des options efficaces en matière de transport durable.

Internalisation des coûts : Nous reconnaissons le bien-fondé d'une pleine attribution des coûts, ce qui signifie que les dépenses de transport traduisent le plus fidèlement possible tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux. Nous évaluerons les obstacles à des pratiques de transport durable afin de mieux comprendre l'impact de nos décisions.

Accessibilité économique : Les réseaux de transport doivent être abordables. Le soutien d'investissements stratégiques dans les transports nécessite de nouveaux partenariats, des modes de financement novateurs et une définition claire des priorités. Dans notre quête de solutions économiques, nous favoriserons les options qui englobent la gestion de la demande et prévoient l'utilisation d'une combinaison appropriée de modes de transport.

PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX

Prévention de la pollution : Nous ferons tout pour que les besoins de transport soient satisfaits de façon à éviter ou à réduire au minimum l'émission de polluants et de déchets, et à diminuer les risques généraux pour la santé humaine et l'environnement.

Protection et conservation : Nous appliquerons des pratiques efficaces de protection et de conservation de l'environnement. Nous appuierons les réseaux de transport qui prévoient l'utilisation efficace des terrains et des ressources naturelles, assurent la conservation des habitats et le maintien de la biodiversité.

Gestion de l'environnement : Nous peaufinerons sans cesse notre système de gestion de l'environnement de telle sorte que nos activités internes appuient le développement durable. Gardien et propriétaire de biens, le Ministère prendra en considération les conséquences environnementales que risquent d'avoir les nouvelles initiatives, et appliquera la gestion des risques et les pratiques de diligence raisonnable de façon uniforme dans la gestion de ses biens immobiliers.

PRINCIPES DE GESTION

Leadership et intégration : Nous reconnaissons que le développement durable figure parmi les grandes priorités ministérielles et acceptons notre responsabilité de chef de file en matière de transport durable. Nous établirons des priorités et des responsabilités, attribuerons des ressources et utiliserons des outils, de façon à intégrer le développement durable dans nos politiques, programmes et activités.

Principe de prudence : Lorsque des menaces de dommages graves ou irréversibles pour la santé humaine et l'environnement existent, Transports Canada ne prendra pas pour prétexte l'absence de certitude scientifique pour reporter des mesures rentables qui permettent de prévenir la dégradation de l'environnement.

Consultations et participation du public : Nous informerons les employés, les intervenants et les collectivités, et les feront participer à notre processus décisionnel comme il convient, et nous les inciterons à prendre part à la réalisation de l'objectif des transports durables.

Responsabilité : Nous mesurerons chaque année notre démarche dans la réalisation de nos objectifs de développement durable. Nous produirons des rapports à cet égard, et nous élaborerons et peaufinerons des indicateurs de transport durable.

LEXIQUE

Adaptation au changement climatique :
Désigne les ajustements qu'il faut opérer dans nos activités sociales et économiques pour améliorer leur viabilité et réduire leur vulnérabilité face au changement climatique. Cela englobe les mesures visant à atténuer ou à éviter les incidences néfastes du changement climatique, et également les mesures prises pour maximiser les nouvelles possibilités.

Adaptation intelligente de la vitesse (ISA) :
Système intégré qui informe le conducteur du véhicule de la limite de vitesse prescrite sur la route utilisée ou qui règle automatiquement la vitesse maximale du véhicule en fonction de la limite locale.

Annexes MARPOL :
Les annexes MARPOL ont été établies lors d'une convention internationale sur la pollution du milieu marin, l'annexe MARPOL VI ayant pour objet de réduire les polluants atmosphériques produits par les navires.

Changement climatique :
Les activités humaines modifient la composition chimique de l'atmosphère en favorisant l'accumulation de gaz à effet de serre qui retiennent la chaleur et la renvoient vers la surface terrestre. En conséquence, le climat change : la température de la planète s'élève et les phénomènes météorologiques violents sont plus fréquents.

Comité de la stratégie de développement durable :
Composé de gestionnaires de chaque groupe et région de Transports Canada, le Comité surveille l'élaboration de la stratégie de développement durable du Ministère et tient lieu de tribune d'échange de données et de pratiques au sujet du développement durable dans tout le Ministère.

Commerce électronique :
Exécution sans papier d'opérations commerciales et transmission des messages électroniques qu'il faut pour planifier, surveiller et assurer le transport des personnes ou des marchandises visées par les opérations.

Comptabilisation du coût complet (internalisation des coûts) :
Méthode comptable qui détermine la valeur totale ou le prix final en internalisant les valeurs non marchandes comme les coûts et les avantages environnementaux et sociaux.

Conseils sectoriels :
Organismes relevant d'un partenariat de représentants dans un secteur bien précis de l'activité économique, qui cherchent à reconnaître et à relever les défis actuels et futurs en matière de ressources humaines, de compétences et d'apprentissage, dans divers domaines du marché du travail canadien.

Développement durable :
Développement qui répond aux besoins de la génération actuelle, sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs.

Éconavette :
Le programme Éconavette de Transports Canada apporte la preuve qu'il existe d'autres solutions que les trajets en voiture à un seul occupant pour se rendre au travail et en revenir. Ces options englobent les transports en commun, les transports actifs, le covoiturage et le télétravail.

Efficacité des transports :
Un réseau de transport efficace est celui qui permet la circulation maximale des personnes et marchandises au meilleur coût possible, du point de vue économique, environnemental et social.

Enjeux horizontaux :
Résultat réalisé par l'apport d'au moins deux ministères ou organismes, juridictions ou organisations non gouvernementales.

Entente auxiliaire pancanadienne sur l'établissement de standards environnementaux :
Un cadre qui permettra aux ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de l'Environnement de collaborer en vue de régler les questions clés de protection de l'environnement et de réduction des risques pour la santé, à l'égard desquelles il faut établir des normes environnementales applicables dans tout le pays. Transports Canada a participé à l'établissement des premiers standards pancanadiens sur les particules et l'ozone, qui aideront à respecter les normes de qualité de l'air.

Évaluation environnementale (EE) :
Outil de planification qui détermine et évalue systématiquement les effets environnementaux de projets proposés avant qu'ils ne surviennent, afin de tenir compte des effets possibles dans le processus décisionnel relatif aux projets avant de prendre des décisions irrévocables.

Évaluation environnementale stratégique (EES) :
Processus systématique et complet d'évaluation des effets environnementaux d'un plan, politique ou programme proposé et de ses solutions de rechange. L'EES est un outil important pour intégrer les considérations relatives au développement durable dans les décisions gouvernementales.

Examen préalable des problèmes :
Évaluation d'une activité du Ministère quant à son impact sur le développement durable.

Gaz à effet de serre :
Gaz qui absorbent et emprisonnent la chaleur dans l'atmosphère et qui entraînent le réchauffement de la planète. Certains sont présents naturellement dans l'atmosphère, tandis que d'autres découlent d'activités humaines. Parmi les gaz à effet de serre, il y a le dioxyde de carbone, la vapeur d'eau, le méthane, l'oxyde nitreux, l'ozone, les chlorofluorocarbones, les hydrofluorocarbones et les perfluorocarbones.

Gestion de la demande du transport (GDT) :
Une variété de stratégies pour influencer le comportement des voyageurs selon le mode, les coûts, le moment ou la route, afin de réduire le nombre de véhicules et de fournir d'autres possibilités de déplacement. Des stratégies de GDT sont souvent appliquées pour réaliser des objectifs publics, comme la réduction de la congestion routière, l'amélioration de la qualité de l'air, et la diminution de la dépendance à la consommation d'énergie. D'autres stratégies de GDT sont aussi utilisées par les employeurs pour réduire les frais généraux, accroître le rendement et traiter d'autres questions opérationnelles, comme le roulement des employés.

Groupe consultatif national :
Comité créé en 1996 par Transports Canada pour prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de sa stratégie de 1997 et les consultations tenues à son sujet. Composé d'experts en transports et en environnement, le Groupe consultatif national a été à nouveau créé en 2000 et en 2003 pour fournir des conseils à Transports Canada sur l'élaboration des deuxième et troisième stratégies de développement durable du Ministère.

HandyDART :
Service de transport en commun qui utilise des véhicules spécialement équipés pour pouvoir transporter des passagers ayant une déficience physique ou cognitive, et qui sont incapables d'emprunter les transports en commun sans aide. Les passagers de HandyDART sont ramassés devant la porte de leur résidence et laissés devant la porte extérieure du lieu où ils se rendent.

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises :
Initiative visant à réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport des marchandises. Dans le cadre de cette initiative, on cherche à atteindre les trois sous-objectifs suivants : (i) accroître la participation du secteur du transport des marchandises à des initiatives volontaires visant à atténuer les changements climatiques, à savoir des ententes de

rendement volontaires avec les associations modales; (ii) accroître l'efficacité d'exploitation et la formation et la sensibilisation à l'environnement parmi les exploitants et les expéditeurs de marchandises; (iii) démontrer et favoriser l'adoption de technologies environnementales novatrices et des pratiques les plus bénéfiques dans le secteur du transport des marchandises.

Internalisation des coûts :
Voir Comptabilisation du coût complet.

Inventaire des ressources naturelles (IRN) :
Caractérisation des ressources naturelles, identification des éléments importants d'un écosystème et détermination des impacts possibles.

ISO 14000 :
Série de normes internationales et volontaires de gestion de l'environnement. Établie par le Comité technique de l'Organisation internationale de normalisation 207, la série de normes 14000 traite des aspects suivants de la gestion de l'environnement : systèmes de gestion de l'environnement (SGE), vérifications environnementales et enquêtes connexes, étiquetage et allégations concernant l'environnement, évaluation du rendement environnemental, évaluation du cycle de vie, et termes et définitions. Voir également Systèmes de gestion de l'environnement.

***Loi sur les espèces en péril* (LEP) :**
Adoptée en juin 2003, cette loi s'inscrit dans une stratégie en trois volets du gouvernement du Canada visant à protéger les espèces fauniques en péril et à prendre les mesures nécessaires à leur rétablissement. Cette stratégie en trois volets comporte également les engagements pris en vertu de l'Accord pancanadien pour la protection des espèces en péril et les activités menées dans le cadre du Programme de gérance des habitats pour les espèces en péril. Cette loi accompagne les lois et les accords en vigueur afin d'assurer la protection légale des espèces fauniques et de préserver la biodiversité.

Mesure du rendement :
Indicateur (quantitatif ou qualitatif) servant à déterminer jusqu'à quel point une politique, un programme ou une initiative atteint ses résultats.

Modèle logique :
Plan qui explique les liens entre les activités, les principaux résultats et les résultats escomptés. Il contient un cadre d'établissement d'un ensemble d'indicateurs des résultats et constitue un moyen de déplacer l'intérêt des intrants et des extrants en vue d'atteindre les résultats escomptés.

Objectif transport durable :
Instrument cherchant à promouvoir l'examen plus systématique des questions de transport durable dans le processus décisionnel. L'Objectif incite les décisionnaires à étudier certaines questions ou éléments d'analyse et les aiguille vers d'autres instruments existants, le cas échéant.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) :
Organisation fondée en vertu de la Convention de 1944 sur l'aviation civile internationale dans le but « d'établir les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de faciliter la planification et le développement du transport aérien international ». La Convention établissait les principes et les dispositions afin que l'aviation civile internationale puisse être organisée de manière sûre et ordonnée, et que les services de transport aérien internationaux puissent être établis en se fondant sur l'égalité des chances et exploités de manière saine et rentable. Le Canada est membre de cet organisme.

Organisation maritime internationale (OMI) :
Établie en 1948 dans le cadre de la Conférence maritime des Nations Unies, l'Organisation a pour but « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale,

d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi rigoureuses que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ». L'Organisation compte 158 États membres, dont le Canada.

Prévention de la pollution :
Utilisation de procédés, pratiques, matériaux, produits ou énergies qui évitent ou atténuent la création de polluants ou de déchets et réduisent les risques généraux pour la santé humaine ou l'environnement.

Principe de précaution :
Lorsqu'il existe des risques de dommages irréversibles, on ne prend pas pour prétexte l'incertitude scientifique pour reporter des mesures rentables visant à prévenir la dégradation environnementale.

Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) :
Programme de cinq ans créé pour démontrer, évaluer et promouvoir les stratégies fructueuses de réduction des émissions de GES attribuables aux transports urbains. Grâce à ce programme, Transports Canada collaborera avec les provinces et les municipalités à l'établissement d'un certain nombre de « projets de démonstration » en transport dans certaines villes, afin de démontrer et d'évaluer un éventail de stratégies de transports urbains dans un cadre de planification assez vaste. Le Réseau d'information sur le programme diffusera des renseignements au Canada sur les stratégies efficaces de diminution des émissions de GES et leurs avantages accessoires, y compris les résultats des démonstrations.

Programme Roulons vert :
Programme d'inspection gratuite des émissions des véhicules offert par Environnement Canada durant l'été. Au cours de ces inspections gratuites, on invite les automobilistes à faire tester le système d'échappement de leur véhicule. Il n'y a ni frais ni amendes pour les véhicules qui échouent à l'inspection et une brochure de conseils est alors distribuée pour aider les gens à réduire l'incidence qu'ils ont sur la pollution atmosphérique.

Programme Sur la route du transport durable (SRTD) :
Programme de contributions établi en 1999 par Transports Canada pour financer des projets visant à produire des outils d'éducation, de sensibilisation et d'analyse sur le transport durable.

Protocole de Kyoto :
Protocole international négocié en décembre 1997 en vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques à Kyoto, au Japon. En vertu de ce protocole, le Canada s'est engagé à réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre au cours de la période quinquennale de 2008 à 2012, par rapport à 1990. Le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto en décembre 2002.

Ressources non renouvelables :
Ressources naturelles dont l'approvisionnement est fixe (comme les minéraux, le pétrole, le charbon).

Sommet mondial sur le développement durable (SMDD) :
Sommet international qui s'est tenu en août 2002 à Johannesburg, en Afrique du Sud, et qui a réuni des dizaines de milliers de participants, notamment des chefs d'État et de gouvernement, des délégués nationaux et des dirigeants d'organisations non gouvernementales, d'entreprises et d'autres groupes importants. Le Sommet a attiré l'attention du monde sur la difficulté qu'il y a à améliorer l'existence des gens et à préserver les ressources naturelles face à la croissance démographique, à la demande sans cesse croissante de nourriture, d'eau, d'abris, d'installations sanitaires, d'énergie, de services de santé et de sécurité économique.

Stratégie de développement durable :
Conformément à la *Loi sur le vérificateur général*, stratégie que chaque ministre

responsable d'un ministère du gouvernement fédéral est tenu de présenter au Parlement tous les trois ans, depuis 1997. Celle-ci fait état des buts et des plans d'action du Ministère pour intégrer le développement durable dans ses politiques, programmes et activités.

Systèmes de gestion de l'environnement (SGE) :
Approche systématique des organisations pour intégrer les facteurs environnementaux dans leur processus décisionnel et leurs activités quotidiennes. Il établit également un mécanisme de suivi, d'évaluation et de communication du rendement environnemental. Un SGE aide à s'assurer que les principaux risques environnementaux et les responsabilités sont déterminés, minimisés et gérés. La norme ISO 14001 des systèmes de gestion de l'environnement est la norme faisant partie de la série ISO 14000 qui stipule les exigences liées à un système de gestion de l'environnement. Voir également ISO 14000.

Systèmes de transport intelligents (STI) :
L'application intégrée des technologies avancées de traitement de l'information (ordinateurs), de communication, de captage et de contrôle et des stratégies de gestion visant à améliorer le réseau de transport.

Transport actif :
Transport non motorisé englobant des moyens de locomotion comme la marche, la bicyclette, le patin, le ski et le fauteuil roulant manuel.

Transport intermodal :
Recours à deux ou plusieurs moyens de transport pour transporter des marchandises ou des voyageurs de leur point d'origine à leur point de destination. Pour les marchandises, un mouvement intermodal englobe tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement qui entrent en jeu dans la circulation et le transport des marchandises en vertu d'une seule facture de transport. Pour les passagers, le mouvement intermodal désigne un trajet ininterrompu du point d'origine au point de destination en empruntant plus d'un mode de transport.

Transport maritime de courte distance :
Désigne en général le transport de marchandises et de passagers par bateau entre des points relativement proches l'un de l'autre. Cela englobe normalement la navigation intérieure le long du littoral, à destination et en provenance des îles proches ou dans les lacs et les cours d'eau, même si cela peut comporter un élément international.

Véhicules de haute technologie (VHT) :
Véhicules dotés de technologies nouvelles capables d'améliorer la consommation de carburant, de réduire les émissions atmosphériques, et de contribuer à l'établissement de réseaux de transport plus propres et plus durables. Comme exemples de technologies de pointe, mentionnons les nouvelles transmissions et accessoires (moteurs hybrides, électriques, à essence, diesel à injection directe), les nouvelles caisses et les innovations (comme l'utilisation de matériaux légers et (ou) recyclables, les petites dimensions et l'aérodynamisme), les métaux légers et les composites, et les dispositifs et les carburants évolués de contrôle des émissions.